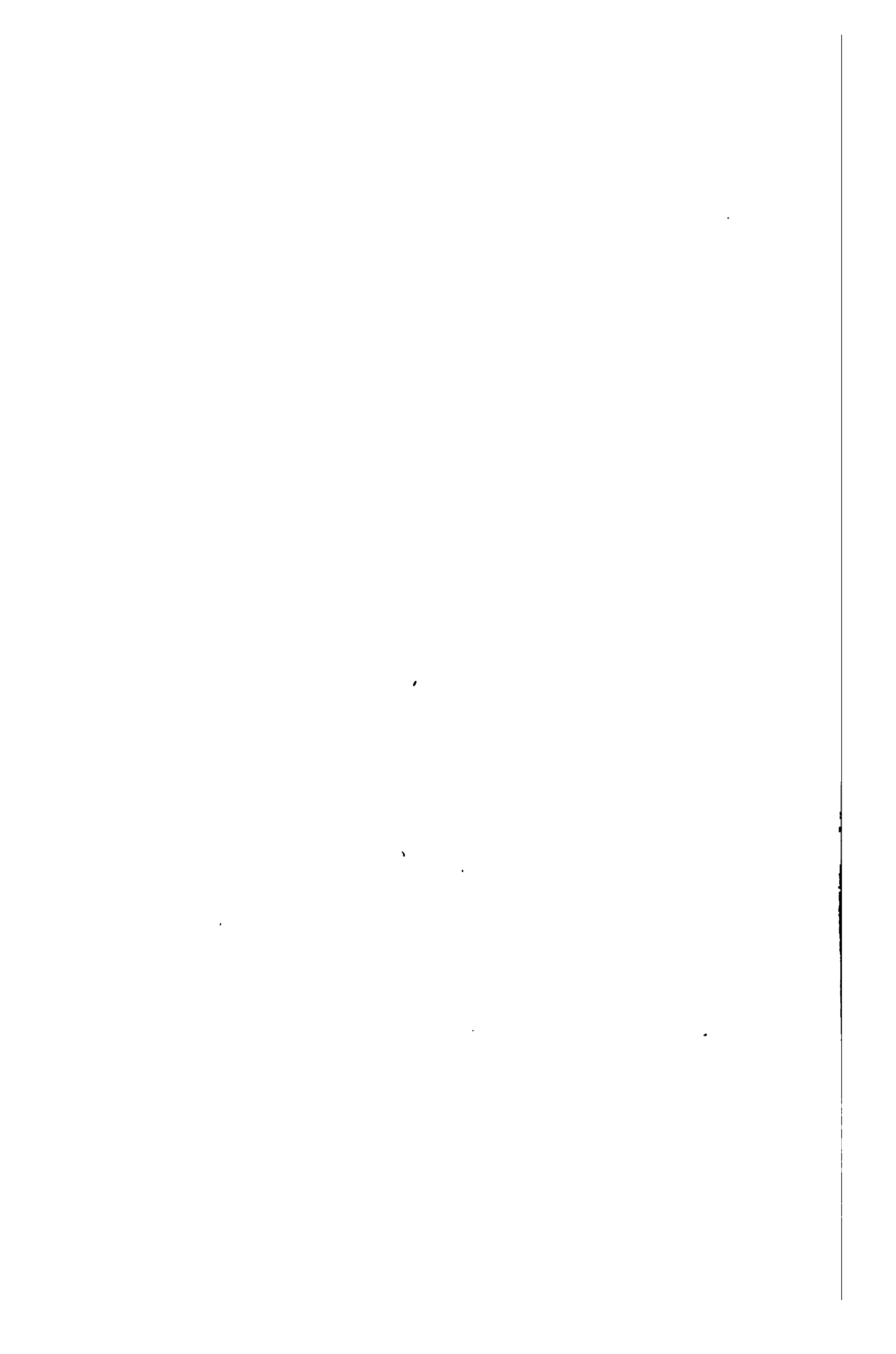

96
22


VE
RI
TAS







FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

DROIT ROMAIN

CHANGEMENTS
QU'APPORTE A LA PROPRIÉTÉ RIVERAINE
LE
VOISINAGE D'UN COURS D'EAU

DROIT FRANÇAIS

CRIMES ET DÉLITS COMMIS EN MER
A BORD DES NAVIRES DE COMMERCE FRANÇAIS
EN TEMPS DE PAIX

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PAR

Maurice JARRY

AVOCAT A LA COUR D'APPEL

PARIS
LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE
ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR
14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13.

1890

À l'ami Kebedgy

Souvenirs amicaux.

M. Mauss

92 Bd Raspail.

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

96/22

FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

X DROIT ROMAIN C°

CHANGEMENTS
QU'APPORTE A LA PROPRIÉTÉ RIVERAINE
LE
VOISINAGE D'UN COURS D'EAU

DROIT FRANÇAIS 34

CRIMES ET DÉLITS COMMIS EN MER
A BORD DES NAVIRES DE COMMERCE FRANÇAIS
EN TEMPS DE PAIX

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS
Sera soutenu le Samedi 14 Juin 1890, à 4 heures du soir
PAR

Maurice JARRY
AVOCAT A LA COUR D'APPEL

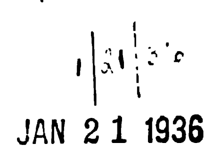
Président : M. RENAULT, *professeur*.

Suffragants : MM. GÉRARDIN, LEVEILLÉ, BOISTEL, *professeurs*.

PARIS
LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE
ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR
14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1890

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



A LA MÉMOIRE DE MON PÈRE

A MA MÈRE

A MES ONCLE ET TANTE LOUIS JARRY

DROIT ROMAIN

CHANGEMENTS QU'APPORTE A LA PROPRIÉTÉ RIVERAINE

LE

VOISINAGE D'UN COURS D'EAU

INTRODUCTION

« Les fleuves sont comme la fortune, ils donnent et ils ôtent. » Cette pensée de Pascal pourrait servir d'épigraphe à l'étude que nous entreprenons. Un cours d'eau, par son voisinage, entraîne un certain lot de conséquences, favorables ou défavorables suivant les cas. La propriété riveraine se trouve modifiée dans ses attributs essentiels ; en quel sens et pourquoi? c'est ce que nous chercherons à élucider.

Mais d'abord, comme il importe, en quelque sorte de connaître un personnage pour pénétrer la raison d'être de ses actes et l'étendue de sa souveraineté, il nous sera utile d'étudier, au début, le cours d'eau en lui-même avant de nous attacher à l'influence qu'il exerce.

Notre plan dès lors est fixé sans peine. Il se présente de lui-même ainsi :

Chapitre I. — Des cours d'eau.

Chapitre II. — Droits utiles des riverains.

Chapitre III. — Charges qui incombent aux riverains.

Le sujet n'est point original, mais depuis longtemps, n'est-il pas devenu difficile d'exploiter une veine inexplorée? « Tout est dit, et l'on vient trop tard depuis plus de sept mille ans qu'il y a des hommes et qui pensent (1) »; et l'auteur des Provinciales dit encore : « il y a des gens qui voudraient qu'un auteur ne parlât jamais des choses dont les autres ont parlé ; autrement on l'accuse de ne rien dire de nouveau. Mais si les matières qu'il traite ne sont pas nouvelles, la disposition en est nouvelle » ; puis il termine : « les mêmes mots forment d'autres pensées par les différentes dispositions (2) ».

Puissions-nous alors ne point suivre une marche trop servile sur un terrain trop parcouru.

---

(1) La Bruyère. — Des ouvrages de l'esprit.
(2) Pascal. — Pensées diverses de philosophie et de littérature.

CHAPITRE PREMIER

DES COURS D'EAU

Cette rubrique comporte, par sa généralité, un certain vague. Nous prenons avec intention des mots fort extensifs, écartant toute distinction entre fleuves, rivières, ruisseaux ; éloignant aussi une définition qui, empruntée à la géographie, n'aurait aucune utilité. Il est clair que l'image évoquée apporte facilement à notre esprit trois éléments appelés à rester toujours unis. Ils varieront d'importance à l'exemple de celle du cours d'eau, mais ne disparaîtront pas et devront être pour nous familiers. Nous voulons parler de l'eau en elle-même, du lit et des rives ; dans un langage mieux approprié, citons : *aqua profluens*, *alveus*, *ripæ*.

« *Et quidem naturali jure communia sunt omnium hæc : aer, aqua profluens, mare* », dit Justinien (1). Nous apprenons ainsi que, suivant le droit naturel, l'eau courante est chose commune, c'est-à-dire qu'elle échappe à toute appropriation privée. Et déjà la controverse va paraître au seuil de la matière, si l'on songe à certains textes où les mots « *flumen privatum*, *rivus privatus* » se rencontrent (2). L'un deux, incisif, ne dit-il pas : « *Nihil*

---

(1) Institutes, liv. 2, tit. I, § 1.

(2) Nous ne les citons pas tous ici, réservant de les examiner plus loin de façon détaillée.

enim differt à cæteris locis privatis flumen privatum (1) ». Comment, l'eau n'entre dans le patrimoine de personne et il existerait cependant des fleuves privés ne différant en rien des autres lieux privés ! D'ailleurs, les *res communes* ne se confondent pas avec les *res publicæ*, en sorte que les mots *flumen publicum* contredisent également le paragraphe relaté. Comment lever la contradiction ? Les auteurs de la glose la résolvent par une habileté de traduction : l'*aqua profluens*, c'est l'eau qui tombe du ciel, elle subit le sort de l'air. Il nous semble que le préfixe *pro* n'indique pas une chute ainsi produite (2) ; nous avons lieu de croire que Justinien se préoccupe de l'eau envisagée dans sa nature d'eau courante, abstraction faite du fleuve auquel elle appartient. Considérée ainsi, personne ne songerait à en jouir exclusivement. L'empereur byzantin la cite à côté de l'air duquel nous avons vu les glossateurs la rapprocher tout à l'heure. C'est l'eau élément (3).

Quant au lit, nous n'avons pas à insister. S'il s'agit d'un cours d'eau privé, aucune difficulté. Appartient-il à un cours d'eau public ? Le chapitre suivant comprendra les différentes hypothèses qui se rattachent à lui et précisera sa nature.

Paul et Ulpien ont pris soin de définir les rives et le titre *de Fluminibus* (4), fondamental pour

---

(1) Dig. loi I, § 4, XLIII, 12.

(2) V. Bréal et Bailly. — Dictionnaire étymologique latin.

(3) Vinnius dans son commentaire des Institutes dit : « *Notandum autem est discrimen fluminis et aquæ profluentis, unde usus utriusque nascitur diversitas...* » Plus loin : « *Et cum in perpetuo cursu sit, non magis loco contineri, aut cujusquam potestati subjici potest quam aer et mare.* »

(4) Dig. XLIII, 12.

nous, éclaire ce point comme tant d'autres. Une fois encore nous mettrons de côté les fleuves privés, et la question de décider si les rives des fleuves publics sont ou non publiques se placera plus logiquement dans la suite.

Nous arrivons maintenant à une matière qui s'est trahie dans les lignes précédentes. Peut-on dire qu'il existait à Rome des cours d'eau privés et des cours d'eau publics ? Cette question, nous voulons l'étudier dans une section. Résolue affirmativement, elle nous conduira à rechercher, dans une seconde section, quel est le *critérium* de la distinction.

SECTION I.

LA DIVISION DES COURS D'EAU EN PUBLICS ET PRIVÉS ÉTAIT-ELLE ADMISE A ROME ?

Une observation en commençant : nous emploierons couramment, sauf nouvelle remarque, les expressions cours d'eau, fleuves, rivières, ruisseaux, sans attacher à chaque mot un sens nettement défini. Ceci dit, les textes interrogés résolvent promptement la question en principe. Le livre 43 du Digeste s'exprime maintes fois en termes catégoriques. Sur la matière, les textes se succèdent enfilés l'un après l'autre, comme dit Étienne Pasquier (1). Le doute n'est point possible. La rubrique du titre 12 porte « *De fluminibus, ne quid in flumine (publico) ripave...* » L'épithète

(1) Interprétation des Institutes de Justinien, liv. II, chap. VII.

publico amène par opposition celle de *privatum*, et l'on s'alarmerait à tort des parenthèses. Elles ne doivent point engendrer de scrupules, car elles disparaissent au début de la loi 1 qui donne la formule de l'interdit prohibitoire : « *Ait prætor ; ne quid in flumine publico...* » puis vient le paragraphe 3 : « *Flumina quædam publica sunt, quædam non* ». Le paragraphe 4 qui nous a déjà fourni, dans ses expressions finales, une citation, dit en commençant, à son tour : « *Hoc interdictum ad flumina publica pertinet ; si autem flumen privatum sit, cessabit interdictum* ». Nous ne voulons point entreprendre une sorte de revue des textes : cela suffit pour que nous puissions admettre avec certitude la division des cours d'eau en publics et privés, sans nous inquiéter du mot *flumen*, constamment usité : de l'emploi de ce mot il ne faut pas induire que tout cours d'eau supposé de moindre importance sera exclu de notre division. Au reste, nous en voulons pour preuves les lignes suivantes : « *Permittitur autem aquam ex castello, vel ex rivo, vel ex quo alio loco publico ducere* (1) », et encore : « *Hoc interdictum ad omnes rivos pertinet, sive in publico, sive in privato sint constituti* (2). »

En présence d'une division, il faut toujours se demander, à Rome surtout, si elle repose sur le fait ou sur le droit. Ceux qui ont porté avant nous leurs efforts sur ce thème des eaux, parfois fort délicat, ont eu une tendance, après avoir constaté une distinction qui ne peut échapper à personne

(1) Loi 1, § 41, Dig. XLIII, 20.
(2) Loi 3, § 4, Dig. XLIII, 21.

et qu'ils avaient lue clairement écrite dans les textes, à chercher encore dans les lignes latines quelque principe qui s'exprimât en style tranchant. Un principe doit se rencontrer à leurs yeux, à l'état latent sinon formel, qui, jouant le rôle d'oracle donnera le mot de l'énigme en énonçant la base de la distinction. Ce texte précieux n'existe pas, croyons-nous ; mais puisqu'en somme c'est une question de propriété qui s'offre à nos recherches, portons nos regards, *in limine litis*, sur l'état de la propriété foncière. Dans notre parcours, nous rencontrerons fatalement les cours d'eau et nous chercherons leurs propriétaires.

Ce serait sortir du cadre de notre étude que d'exposer ici les théories philosophiques relatives au droit de propriété. Nous redirons volontiers avec beaucoup d'autres que le travail est le seul fondement légitime de ce droit, travail qui suppose une occupation antérieure. Nous trouvons, en effet, l'occupation comme point de départ chez les Romains. Ils l'associent à la conquête, ou, du moins, font de cette dernière une application de la première. Mais la propriété affecte chez eux deux caractères absolument originaux, bien éloignés de nos conceptions modernes : l'un politique, l'autre religieux (1).

Tandis que la propriété individuelle avait été admise, dès le début, au sujet des meubles, celle qui a trait aux immeubles n'avait surgi que dans la suite. Le territoire de Rome proprement dite et celui d'une banlieue restreinte a d'abord été

---

(1) Il sont remarquablement mis en lumière dans le Précis de Droit romain de M. Accarias, n° 203 et suiv.

divisé en trois parts (1), soit une pour chaque tribu ; mais, dans chacune d'elles, le sol, l'ager reste propriété publique (2). « Ces partages témoignent, dit fort justement M. Accarias, que l'état fut d'abord considéré comme l'unique propriétaire du sol, mais que, à cette propriété qui peut-être n'était autre chose que la communauté absolue, Romulus substitua une communauté restreinte. Puis vint Numa qui répartit le sol également entre les citoyens. » Il distribua par tête aux citoyens les terres que Romulus avait conquises (3). Le second roi de Rome, ce partage fait, imposa la limitation ; les *agri* seront *limitati*. A cette époque, ils le sont tous ; plus tard, nous verrons exister des *agri non limitati* qui se comporteront, à l'égard de l'alluvion, bien différemment des autres.

C'était une véritable cérémonie que celle du bornage. Elle donna à la propriété immobilière son caractère religieux car les *agrimensores* étaient des prêtres. Auspices, sacrifices affirment ce caractère,

---

(1) *Ager romanus primum divisus in parteis tris, à quo tribus appellata Tatiensium, Ramnium, Lucerum ; nominatæ, ut Ennius ait, Tatienses à Tatio, Rammenses à Romulo, Luceres, ut Junius, à Lucumone. Varron de lingua latina*, V. 55.

(2) M. Gaston May. — Eléments de droit romain (T. I, n° 161), faisant allusion à cette division tripartite, dit : « La première était réservée au service des dieux et du roi, la seconde aux pâturages communs (*pascua publica*), la troisième à la propriété des particuliers. (*ager privatus)*. Il est certain que les deux premières parties, affectées qu'elles étaient à des services et à des besoins généraux, étaient l'objet de la propriété collective du peuple romain. Quant à l'*ager privatus*, il aurait été réparti entre les *gentes*. » Il considère alors que chaque chef de famille était propriétaire exclusif de la maison d'habitation et d'un enclos de deux *jugera*. — Nous avons cru devoir citer cet auteur qui semble s'écarter de la tradition généralement admise.

(3) Cicéron. — De la République, II, 14. Voir aussi Plutarque, Vie de Numa. Montesquieu (Esprit des Lois, livre XXVII) et Nieburh (traduction de Golbéry, t. I, p. 336). Giraud, Recherches sur le droit de la Propriété chez les Romains.

et le protecteur des limites était le dieu Terme. Représenté sous la forme d'un bloc de pierre, d'un pilier à tête humaine, il avait ses fêtes propres depuis le temps de Numa. Malheur à qui renversait un terme ; le laboureur sacrilège était voué aux dieux, lui et ses bœufs : cette sanction redoutable est rapportée par Festus (*V° Terminus*). On rechercherait volontiers plus complètement les origines de l'arpentage, ses procédés, ses instruments et ses progrès ; le principe seul du bornage étant pour nous en cause, nous n'appuyons pas davantage. Relatons seulement, puisque nous nous sommes adressé à Festus, qu'il parle aussi du *groma*, l'appareil par excellence, semble-t-il. Était-ce un jalon, un instrument plus compliqué, avait-il quelque rapport avec l'orientation et les points cardinaux ? Le grammairien latin, un peu égaré hors de son département, nous laisse dans le doute et se sert de l'expression qui sauve les écoliers de l'embarras : c'est, dit-il, une sorte de petite machine, *genus machinolæ cujusdam*.

Que Numa ait remis en pleine propriété totalité ou partie de l'*ager publicus*, peu importe. On devine aisément que sous l'influence de la victoire, deux domaines durent co-exister : public et privé.

Le peuple romain, maître des territoires conquis, ne les transformait pas tous en *ager publicus ;* il se produisait une sorte de répartition sur laquelle la lumière est faite et qui peut se résumer assez brièvement. Nous avons parlé des *agrimensores ;* remarquons que précisément l'un d'eux, *Siculus Flaccus*, nous édifie sur le sort des terres conquises (1). Nous voyons soumettre le territoire, fruit

(1) A côté de *Siculus Flaccus*, nommons *Aggenus Urbicus* et *Hygi-*

de la victoire, soit à un partage, soit à une vente. Il faut compter toutefois les *agri* qui subissaient un sort tout différent et que l'on rendait en quelque sorte aux anciens propriétaires, ceux que l'on accordait aux Romains en cas de fondation d'une colonie, ceux enfin que l'on distribuait sans qu'il fût question de colons. Si l'on veut mettre des étiquettes latines, nous avons devant nous cinq catégories importantes : *agri divisi*, *agri quæstorii* (car ils étaient vendus par le questeur (1), *agri redditi*, *agri colonici*, *agri assignati*.

Par opposition à l'*ager privatus* ainsi constitué et susceptible de *dominium*, tant qu'il s'agit des fonds italiques du moins, nous rencontrons l'*ager publicus*. Sur lui, l'Etat garde le *dominium*, n'abandonnant que la possession. On dit : *agri occupatorii*, en laissant de côté les terrains qui restent communs, réservés assez vraisemblablement pour les pâturages.

Tant qu'il s'agit des fonds italiques, disons-nous ; pourquoi cette réserve? Notre distinction vient de ce que les fonds provinciaux se trouvaient dans une situation spéciale. En ce cas, l'*ager privatus*, s'il résulte des mêmes procédés, n'obéit pas aux mêmes règles. Une étude détaillée de la propriété, une monographie aurait à entrer ici dans des développements minutieux ; il faudrait distinguer en se préoccupant d'une part des époques qui varient, d'autre part des traités conclus ou non.

---

nus. — *Siculus Flaccus. De conditionibus agrorum.* Édit. Lachmann. *Scriptores gromatici.* M. Giraud a donné une édition du traité *De conditionibus agrorum.*

(1) Dans la suite, *les præfecti ærario* furent chargés de la vente. L'expression *agri colonici* se rencontre rarement.

Pour nous, songeant toujours aux cours d'eau et à la situation qui leur sera faite, ce sont les traits saillants de la théorie qui, seuls, nous sont précieux ; et tout en condensant les généralités, il nous semble entendre comme un murmure de la rivière qui nous rappelle. Nous devons revenir rapidement à la question précise en signalant, d'un mot, les différences auxquelles il est fait allusion. Elles devaient disparaitre au bas-empire (1) ; auparavant, voyons quelles elles étaient.

Elles résidaient principalement en deux points. Les fonds provinciaux n'étaient pas susceptibles du *dominium ex jure quiritium;* ceux qui les détenaient avaient une *possessio*, une *proprietas* a-t-on dit. « *Nos autem possessionem tantum et usumfructum habere videmur* » (2). En second lieu, l'État propriétaire pouvait se permettre une dépossession sans souci d'indemnité.

Mais que sont devenus les cours d'eau, au milieu des opérations multiples qui aboutissaient à la constitution du domaine privé et du domaine public? Auront-ils eu des règles pour eux seuls? Cela ne ressort point des textes ; il n'apparait point qu'ils aient fait exception aux principes qui présidaient à la distribution. Tout, au contraire, un agrimensor *Aggenus Urbicus* (3) parle de fleuves nombreux et importants — *multa et non medio-*

---

(1) Disparition totale sous Justinien. Mais, avant ce prince, les différences allaient déjà s'affaiblissant. La concession du *jus italicum* explique cela en grande partie.

(2) Gaius, Comm. II, § 7.

(3) Édit. Goës, p. 70, La note résume et prend l'allure d'un principe. *Fluminum modus si assignationi cessit, flumen ipsum juris erit privati; si exceptus, publici.*

cria — qui ont fait l'objet d'attribution (*ceciderunt in adsignationem mensuræ antiquæ*). Restés en dehors d'une assignation, d'autres font partie de l'*ager publicus ;* les deux domaines renferment des cours d'eau. Ils sont traités comme les fonds. Les auteurs littéraires nous apportent encore d'autres témoignages. Une lettre de Sénèque à son disciple et ami Lucilius constate l'appropriation particulière des fleuves (1). Dans son Traité de la tranquillité de l'âme, le philosophe dépeint Pompée obligé de mendier l'eau des gouttières, lui qui possédait des fleuves ayant dans ses domaines leur source et leur embouchure (2).

La conclusion, nous le répétons, est celle-ci : le domaine privé renferme des fleuves, et ceux qui lui échappent et se tiennent en dehors d'une attribution individuelle tombent inévitablement dans le domaine public. Pour un peu, nous dirions : c'est ce qu'il fallait démontrer, puisque les textes, sans nous donner un guide, nous avertissaient, du moins, qu'on rencontrait des cours d'eau dont les propriétaires pouvaient être des particuliers.

Nous cherchions une pierre de touche ; avons-nous le droit de considérer qu'elle est en nos mains? Il est toujours téméraire de chanter victoire dans les régions faiblement éclairées parfois des sciences

---

(1) Lettre 89 « Vous n'êtes pas contents de labourer des provinces entières. Vous voulez encore que les grands fleuves passent sur vos terres et que les rivières qui servent de bornes à des nations considérables vous appartiennent entièrement depuis leur source jusqu'à leur embouchure. Et cela vous semblerait peu de chose si vos possessions n'environnaient les mers, si vous n'aviez des receveurs qui commandent, comme les rois, au delà de l'Adriatique, de l'Ionique et de l'Egée. » Collect. Nisard.

(2) Paragr. XI. — *Quum tot flumina possideret in suo orientia et suo cadentia, mendicavit stillicidia.*

morales, et puis, nous ne possédons point toutefois un critérium facile à manier et prompt aux renseignements.

C'est l'historique d'un cours d'eau qui nous donnera son état civil. Nous aurions à chercher dans le plan des *agrimensores* si le cours d'eau est consigné. Ce plan (1) a parfois été rapproché de notre cadastre. L'analogie, d'après ce qui précède, est bien imparfaite. On a fait, chez nous, un état descriptif et estimatif du revenu imposable de chaque parcelle de propriété. Ce but n'était pas romain. Et comme l'impôt d'ailleurs est différemment employé dans les deux législations ! Tribut fixe, taxe pour prix de la victoire romaine et comme châtiment de guerre ; voilà les mots employés par l'auteur des *Verrines* lorsque, opposant la Sicile aux autres provinces, il dit comment les Espagnols et la plupart des Carthaginois ont été frappés (2).

Un cours d'eau est-il public ou privé ? Cette question est, ainsi, plus de fait que de droit. Il n'y a pas eu un *a priori*, pour ainsi dire, qui imprimât à la rivière un caractère, qui la marquât d'un sceau en raison de considérations juridiques. A l'heure du partage le sort se décidera, et le partage s'inspirera des circonstances pratiques.

Ce problème nous remet en mémoire une controverse d'une nature différente, il est vrai, mais qui a trouvé chez un des maîtres regrettés de la Faculté de Paris, M. Ortolan, une réponse se rapprochant un peu, dans sa tournure, de celle que nous donnons actuellement.

---

(1) Il est désigné dans les textes par le mot *æs* ou *forma*.

(2) « *quasi præmium victoriæ ac pœna belli.* » Cicéron, seconde action contre Verrès, L. III, p. 6.

Les servitudes prédiales se divisent, comme on le sait, en servitudes rurales, *jura prædiorum rusticorum*, et en servitudes urbaines, *jura prædiorum urbanorum*. Cette proposition s'énonce comme on émettrait la suivante : les cours d'eau se divisent en publics et privés. Cela acquis, il faut rechercher le sens précis de la division et les difficultés tardent peu à se dresser.

Pour ce qui regarde les servitudes, plusieurs systèmes principaux se font jour ; aucun n'est à l'abri de la critique ; mais quelle que soit la solution adoptée, les auteurs s'inspirent tous d'une idée commune : les Romains se sont posé, comme nous, la question ; ils lui ont donné une réponse instantanément, et c'est elle que nous, aujourd'hui, nous devons retrouver.

La discorde qui règne parmi les auteurs tenant tous en mains, en quelque sorte, une vérité différente ne sous-entend-elle pas un faux point de départ ? M. Ortolan l'a pensé quand il s'exprimait ainsi : « Le bénéfice de ces controverses est de nous acheminer vers la solution. Cette solution me semble, quant à moi, pouvoir être donnée ainsi. Historiquement, dans les origines du vieux droit romain à ce sujet, ce qui a frappé les esprits, c'est la différence entre les services dans l'intérêt agricole et ceux dans l'intérêt des habitations. Les locutions *servitutes prædiorum rusticorum* ou *prædiorum urbanorum* ont été employées dans ce sens général, sans songer à préciser de quel fonds, dominant ou servant, il s'agirait. Les servitudes les plus usuelles, qui profitent communément à la culture des champs, sont entrées dans la première catégorie, celles qui profitent communément aux

habitations sont énoncées dans la seconde. De là les considérations d'utilité (1)... »

Eh bien ! c'est un raisonnement analogue qui nous a conduit vers la division des cours d'eau. Lorsqu'on prend une législation à ses débuts, il ne faut pas chercher des définitions précises et fréquentes qui supposent, au contraire, un état scientifique avancé. Du reste, des définitions, nous en rencontrerons ; elles ne sont point exclusives du doute, disant presque toujours trop ou trop peu.

SECTION II

LA DISTINCTION DES FLEUVES PUBLICS ET PRIVÉS NE PEUT-ELLE S'EXPLIQUER DIFFÉREMMENT ?

Des considérations autres que les recherches historiques ont jeté le trouble dans plus d'un esprit. La pérennité, a-t-on dit, voilà le mot de l'énigme. On nous pardonnera le style imagé que nous inspire Stanley Jevons (2). Il compare la méthode employée pour la découverte de la vérité à celle qu'adoptent les personnes qui cherchent à déchiffrer un rébus. On imagine un sens quelconque, puis on vérifie s'il s'accorde avec les images.

Cette fois nous allons admettre que tous les cours d'eau pérennes sont publics et rien que les cours d'eau pérennes, et nous vérifierons s'il y a accord entre cette solution et les textes.

Cette distinction a été dictée ou plutôt suscitée

---

(1) Ortolan. — Explication historique des Instituts, n° 449.
(2) Principes de science.

par Ulpien qui s'exprime ainsi : « *Publicum flumen esse Cassius definit, quod perenne sit. Hæc sententia Cassii quam (et) Celsus probat, videtur esse probabilis* » (1). Il nous semble que le jurisconsulte parle d'une voix tremblante — *videtur esse probabilis ;* — mais avant d'insister sur son inquiétude, transportons le système, à quelques pas de là, dans les titres suivants. Voyons s'il cadre. Le titre XIV (*Ut in flumine publico navigare liceat*) énonce un interdit prohibitoire .....*Item ut per lacum, fossams,tagnum publicum navigare liceat, interdicam.* Lac, canal, étang publics seront soumis à l'édit. L'étang, aura-t-il, lui, toujours des eaux pérennes, interroge-t-on déjà ? N'est-ce point justement, par la disparition de l'eau qu'on différenciera ? En France, la nature fait les lacs et la main de l'homme les étangs. Ulpien, lui-même, met fin à des hésitations possibles : § 3, *Lacus est quod perpetuam aquam habet;* § 4, *Stagnum est quod temporalem contineat aquam ibidem stagnantem, quæ quidem aqua plerumque hieme cogitur* (2). L'étang donc n'est pas pérenne ; s'il n'est pas davantage public, aucune conséquence hostile à l'hypothèse n'est à tirer. Seulement vient ici le § 6 qui est sans pitié pour la doctrine proposée : *possunt autem etiam hæc esse publica.*

Au reste, a-t-on remarqué la configuration de ce titre XIV. Nous avons dans le *principium* la formule de l'édit, puis dans le § 1 le but ; et le § 2, voulant écarter l'édit pour certains cas, formule ainsi ses

(1) Loi 1, § 3, Dig. XLIII. 12.

(2) Si l'intervention de l'homme est prise en considération, c'est à propos de la fossa, § 5. *Fossa est receptaculum aquæ, manu facta.*

conclusions : « *si privata sunt suprascripta, interdictum cessat* », c'est dire que des cours d'eau pérennes pourront être privés.

L'interdit *de aqua cottidiana et æstiva* (1), qui tombera de nouveau sous notre plume, a trait à des servitudes constituées sur les eaux privées. Les servitudes prédiales, on s'en souvient, présentent outre les caractères généraux applicables à toutes les servitudes deux caractères particuliers. Elles sont indivisibles et perpétuelles. Or de cette seconde singularité les jurisconsultes romains avaient conclu que toute servidude prédiale devait avoir une *causa perpetua* (2), et cette cause est souvent en jeu à propos des servitudes d'eau, de puisage, d'aqueduc. Ce dernier cas est celui de l'interdit, et Ulpien — c'est encore lui — emploie des termes auxquels on devait s'attendre, § 5: *Loquitur autem prætor in hoc interdicto de ea aqua sola, quæ perennis est : nulla enim alia aqua duci potest, nisi quæ perennis est*. Bref, des cours d'eau privés pouvaient être pérennes.

Mais alors nous comprenons l'épithète « *probabilis* », qui avait éveillé nos soupçons. Cependant quelque réservée ou hésitante que soit l'affirmation, il serait utile, malgré les textes concluants que nous avons cités pour l'anéantir, de lui donner une raison d'être, de ne pas laisser sa présence inexpliquée.

L'interdit *De fluminibus* a grande importance ; on le désigne parfois dans les textes : l'interdit de la navigation. Conservons ce souvenir.

(1) Loi 1, pr. et §§ 5 et 6. Dig. XLIII, 20.
(2) Loi 28. Dig., VII, 2. — Loi 9 et loi 23, § 1, Dig. VII, 3

Devant une expression à traduire, on doit scrupuleusement se préoccuper des idées ambiantes, du contexte. Isoler une phrase au moment de l'interpréter, c'est s'exposer à trahir son auteur.

La formule de l'édit se termine ainsi : *quæ statio iterve navigio deterior sit, fiat.* Le § 12 est comme un écho: « *...ergo hoc interdictum ad ea tantum flumina* (*publica*) *pertinet, quæ sunt navigabilia: ad cætera non pertinet.* » Si les ouvrages entrepris sur des cours d'eau non navigables sont atteints, c'est pour le cas où l'on aurait à craindre comme un choc en retour, les cours d'eau en question aboutissant à une rivière navigable. Voilà pour ainsi dire le cadre où le tableau a été placé par son auteur; nous l'y replaçons afin de le voir sous son vrai jour.

On définit le fleuve public dans la pensée de l'édit, c'est-à-dire avec l'idée de navigation, et cette dernière est intimement liée au fait de la perennité. Voilà la vraie portée du § 3. Admettre que la définition du fleuve public serait donnée ici, abstractivement, isolément, nous semble impossible pour les raisons que nous avons exposées. C'est une définition concrète, vraie pour un cas ; et si l'on nous concède une métaphore un peu audacieuse, il y a là comme un nom de guerre bon pour le milieu en vue duquel il a été fait, mais auquel on reste sourd quand on en est sorti.

Nous ne faisons aucune difficulté pour reconnaître que ce critérium examiné se comprendrait assez rationnellement. Et encore on pourrait être surpris, étant donné que les Romains voulaient abandonner des cours d'eau à la propriété privée, qu'ils n'aient réservé pour elle que les rivières

non pérennes, celles qui, taries pendant l'été, c'est-à-dire au jour des besoins, refuseraient l'eau à l'époque de sa plus grande utilité.

— Nous avons parlé de navigabilité ; le mot éveille des doctrines de notre droit administratif français qui distingue les eaux du domaine public et les cours d'eau non navigables ni flottables. Voilà peut-être l'idée d'un système encore possible. Existait-il à Rome ?

Nous avons rencontré dans le titre XII la distinction posée ; elle reparaît, bien catégorique, dans le titre suivant au paragraphe 2 : « *Pertinet autem ad flumina publica, sive navigabilia sunt, sive non sunt* » (1) ; mais il ne semble pas qu'elle engendre des conséquences importantes. Au titre XII on excluait de l'application de l'édit les rivières non navigables, sauf une restriction ; au titre XIII, peu importe la navigabilité. M. Serrigny voit là une subdivision des rivières publiques (2).

On aurait tort de chercher dans les textes latins un système qui, révélant la pensée française et moderne, accorderait à l'idée de navigation une importance majeure. Elle est loin de passer inaperçue — les interdits en font foi — mais elle ne résout pas une question de propriété.

Soit dit, en terminant sur ce point spécial, la décision des Romains s'écarte profondément de notre droit administratif ; et s'il est des questions qui, aujourd'hui, chez nous, demandent en cette matière une solution que l'on voudrait définitive,

(1) Loi uniq. Dig. XLIII. 13

(2) Serrigny. Droit public et administratif romain. n° 586

il ne faudra se tourner vers Rome pour y chercher secours qu'avec une grande circonspection (1).

— On lit souvent dans les auteurs les plus dissemblables, jurisconsultes ou poètes, les mots *rivus, rivi* (2). Les acceptions paraissent varier, mais il est indiqué ici de chercher si elles ne formeraient point une manière de groupe opposable, dans son ensemble, au flumen. En ce cas, le commentateur serait tenu à une traduction qui le lierait, et la terminologie reprendrait ses droits. Rivière, ruisseau, rigole, aqueduc, conduit, n'aurons-nous pas l'embarras le plus gênant peut-être, l'embarras du choix?

Il est au livre XLIII un titre 21 avec la rubrique: *de Rivis*. Venons de suite au débat; il se rapporte vraisemblablement aux eaux privées, et une place plus logique pour lui viendra au cours de ce travail. Pour le moment, nous devons du moins le lire en quête d'une définition. Elle est donnée: (3) « *rivus est locus per longitudinem depressus, quo aqua decurrat, cui nomen est* απο του ρειν *id est à fluendo* ». Une traduction servile donne une partie d'un fonds (4) abaissée, creusée en long, par laquelle l'eau descend ou plutôt coule, comme l'indique son étymologie tirée du dialecte de Strabon. Le *rivus* ainsi compris exige un travail, l'ingérence de l'homme; il a quelque chose d'artificiel, et l'édit lui donne comme voisins, dans son texte,

(1) Nous songeons spécialement à la controverse sur les cours d'eau non navigables ni flottables; à qui appartiennent-ils en France?

(2) Les églogues de Virgile ont bien souvent les honneurs de la citation.

(3) Loi 1, § 2, Dig. XLIII-21.

(4) *Locus est non fundus, sed portio aliqua fundi.* Loi 60, pr. Dig. L. 16.

specus, *septa* (1) : *specus*, un bassin, un réservoir. Quant aux *septa* plus longuement définis, leur mission est celle de tuyaux « *ad continendam transmittendamque aquam* ».

De cela nous devons rapprocher ce qu'Ulpien dit au titre *de Fluminibus*, parlant de cours d'eau qui cette fois ne sont pas facilités par l'intervention humaine : § 1 « *Flumen à rivo magnitudine discernendum est, aut existimatione circumcolentium* ». La largeur, le volume, l'ampleur distinguent le *rivus* du *flumen*. De suite l'on pense qu'un *rivus*, s'il est grand, ressemblera beaucoup à un *flumen* s'il est petit, et que la désignation sera incertaine et capricieuse. Pour s'éclairer, on s'adressera aux riverains. *L'existimatio* correspond à la commune renommée et, mieux peut-être, à la possession d'état. Une réunion suffisante de faits (2) indiquera le nom. Il devait être parfois malaisé à déterminer.

De ce qu'Ulpien s'exprime de la façon indiquée plus haut, on a pu croire qu'un critérium pour écarter ou admettre la publicité d'un cours d'eau résidait dans la dénomination. *Rivus*, le cours d'eau est faible ; *flumen*, il devient large et profond ; *rivus*, on l'abandonne aux particuliers ; *flumen*, on en fait une chose publique.

De prime abord, un argument sérieux ne renverserait pas cette objection. En tous cas, nous pouvons affirmer qu'elle n'est pas romaine ; et si les textes, déjà mis par nous à la question, ont refusé de dire ce qui était, ils ont consenti du moins à

(1) *Specus autem est ex quo despicitur*
(2) Style de l'art. 321 C. civ.

faire connaître ce qui n'était pas. Cette fois ils rejetteront encore le critérium proposé.

Ainsi la loi 1 § 41 (1) contredit: « *Permittitur aquam ex castello, vel ex rivo, vel ex quo alio loco publico ducere.* » La loi 3 § 4 est dans le même sens (2). Un *rivus* n'est pas toujours privé, mais un *flumen* sera souvent public. « *Sed flumina pœne omnia et portus publica sunt* » énonce Marcien (3). En supposant même qu'il le soit toujours, il ne se séparerait pas, pour autant, clairement du *rivus*, d'après ce qui a été expliqué.

L'est-il toujours? oui, à en croire Justinien dans ses Institutes (4) : *Flumina autem omnia et portus publica sunt.* L'empereur est en opposition tranchée avec la citation précédente par le retrait d'un mot, et ne compte pas Ulpien dans son parti (5). Des jurisconsultes français se sont arrêtés complaisamment, avec l'autorité de la science et du nombre, aux Institutes: Merlin, Proudhon, Troplong (6), d'autres encore. Elle revient à dire que la disparition du mot « *pœne* » aboutit à une innovation, ce qui semble étrange.

---

(1) Dig. XLIII. 20.

(2) Dig. XLIII-21. *Hoc interdictum ad omnes rivos pertinet, sive in privato, sive in publico sint constituti.*

(3) Loi 4, § 1, Dig. I-8.

(4) Loi II, Tit. I. § 2.

(5) *Fluminum quædam publica, quædam non.* Loi 1, § 3, Dig. XLIII-12.

(6) Répertoire de Merlin (v° Rivière): chez les Romains, les rivières appartenaient sans distinction au public. Il cite le § 2. — Voir Proudhon : Dom. public, n° 944.— Troplong (Presc. 143). « Que dirons-nous des rivières non navigables ni flottables ? D'après le droit romain, elles étaient réputées publiques, non pas qu'elles fussent communes comme l'air, l'eau, la mer et qu'elles n'appartinssent à personne; car elles étaient la propriété du peuple romain ; l'usage seul en appartenait à tous ; chaque citoyen pouvait y pêcher, y puiser de l'eau, s'y baigner. »

Nous n'avons point l'intention, bien que nous puissions nous appuyer sur des précédents qui auraient de la gravité, d'insister sur la façon dont Justinien annonce de coutume les réformes qui sont dues à sa sagesse et à son savoir ; mais nous remarquerons toutefois que les changements sont énoncés avec moins de discrétion. Ici, ce serait de la modestie, et une modestie non seulement inutile mais nuisible. Du reste, plus d'un conviendra qu'elle n'est pas vraisemblable. Justinien n'innove jamais par prétérition, par une sorte d'escamotage des mots; il rend une constitution et nous en prévient. De là, dans les Institutes, les membres de phrase si fréquents (1): « *a nobis constitutum est* », « *ex nostris constitutionibus* », « *in constitutione nostra* », « *constituimus* », « *per nostram constitutionem* ».

Il ne nous reste ainsi que deux manières de rendre raison du texte : ou Tribonien a fait une omission, et c'est peut-être bien de sa part une récidive, ou Justinien ne donne pas au vocable *publica* un sens technique, comme nous dirions aujourd'hui. La division des choses du domaine de l'État en deux catégories, la distinction entre le domaine public et le domaine privé a été embrouillée chez les Romains durant des siècles, et si les *res publicæ* font opposition aux *res quæ singulorum hominum sunt*, ce contraste se fait en prenant les *res publicæ* en bloc. Dans ce bloc il y a deux morceaux, mais ils se présentent aux yeux comme deux fragments soudés, quoique dispa-

(1) V. particulièrement le titre VII *De donationibus*. Inst. Liv. II. Nous relevons toutes ces expressions en de très courtes pages.

rates; la ligne qui les sépare frappe peu la vue. Pour la rendre sensible, il faudrait l'accentuer, la foncer : c'est ce qu'on a tardé à faire. En attendant, parler de *res publicæ* revient à se servir d'un idiome obscur. Fait-on définir les choses publiques par Gaïus et par Justinien, on obtient deux réponses différentes ; le jurisconsulte (1) confond dans sa réponse deux catégories; l'empereur dans la sienne en prend une seule (2). Il ne songe pas avant tout à la propriété de l'État; ayant en vue la faculté de pêcher qui appartient à tous, il parle des fleuves et des ports qui sont publics, en ce sens qu'ils servent à tout le monde, qu'ils sont communs. En rejetant les idées actuelles sur la pêche, en se rappelant que le droit de pêche n'est point une portion inhérente du droit de propriété, qu'il est une sorte de droit naturel ouvert à tous, possible pour tous (3), on se rend compte sans peine du paragraphe 2. Il ne paraît plus contenir toute une révolution en ses trois lignes. Prenons-le entier

---

(1) Comm. 2, § 11. « *Quæ publica sunt, nullius in bonis esse creduntur; ipsius enim universitatis esse creduntur; privatæ sunt, quæ singulorum sunt.* » *Universitatis*, aucune distinction.

(2) « Les Institutes ne donnent pas la définition des *res publicæ;* elles procèdent par voie d'ensemble et citent les fleuves et les ports. Heureusement l'empereur ajoute une conséquence qu'il rattache au caractère public de la chose et qui pourra servir à reconstituer la définition omise : le droit de pêche, dit-il sous forme de déduction, sera commun à tous; plus loin il dit des rives que, en vertu du droit des gens, l'usage en est public. On peut en conclure que le point de vue auquel il se place est celui de l'affectation de la chose: il appelle choses publiques celles qui sont affectées à l'usage du public; c'est la formule même qu'avait donnée Ulpien : *quæ publico usui destinata sunt* (Loi 2, § 3, Dig. XLIII, 8). Gaïus donnait ce nom à l'ensemble des biens de l'État; Justinien semble le restreindre à ceux destinés à l'usage de tous. » V· Le domaine public à Rome par M. R. Saleilles, p. 6.

(3) Le chapitre II, dans la section 3, donne un aperçu de la pêche. Nous nous demanderons, si à Rome, elle peut être considérée comme un droit utile des riverains.

en le traduisant: tous les fleuves et les ports sont publics, et c'est pourquoi le droit d'y pêcher appartient à tout le monde. Notre pensée, notre méthode d'interprétation se révélera complètement si nous ajoutons que la phrase retournée traduirait encore l'opinion justinienne: le droit de pêcher dans les fleuves et les ports appartient à tout le monde, et c'est pourquoi ils sont publics (1).

Bref, ce ne sera peut-être point, de notre part, une insistance déplacée que de vouloir retrouver ici une nouvelle preuve que la rigueur et la précision scientifiques ne se rencontrent pas, sans intermittence, dans l'étude du droit romain. Les mêmes épithètes ne répondent pas toujours à la même interprétation, et des noms, des vocables sont pris en plusieurs sens. La remarque, vraie il y a quelques instants, pour le mot *rivus* (2), n'a rien perdu de son exactitude pour le nom de *flumen*. Alors que nous parlions précédemment, sur la foi des textes, des visions de grandeur et de majesté qu'il évoque, nous songions cependant à ce même substantif qui, aux Institutes, ne fait plus penser qu'à une simple gouttière (3).

---

(1) L'adverbe « *pæne* » causait, à tort, beaucoup d'émoi par sa disparition. On peut se passer de lui ; mais sa présence rassurait: « *Marcianus caute addidit vocabulam pæne* », remarque Vinnius. Comm. du paragr. 2.

(2) Il s'accommodait de mille traductions ; il avait autant de sens que Thèbes comptait de portes, selon la vieille formule qu'employaient les Anciens dans leurs comparaisons:

Vix totidem quot
Thebarum portas, vel divisis ostia Nili.

Lorsqu'il est pris comme cours d'eau naturel, il semble désigner volontiers une rivière non navigable. *L'existimatio circumcolentium*, se comprendrait très bien, car les riverains sont fort à même de dire si l'eau est utilisée comme moyen de transport, soit par eux, soit par d'autres.

(3) Liv. 2, tit. 3, § 1. Institutes.

Ce sera peut-être là une excuse pour notre interprétation imparfaite. Elle aboutira difficilement à des solutions de vérité indiscutable (1).

Il nous est loisible d'abandonner actuellement des discussions qui confinaient tantôt à l'hydrographie, tantôt à la linguistique. Nous savons qu'il y a des cours d'eau privés et des cours d'eau publics, des eaux navigables, des eaux non navigables, des courants qui durent, d'autres qui se tarissent; l'organisation de la propriété foncière a été entrevue : avec ces éléments nous espérons tisser comme un fil conducteur pour les deux chapitres qui suivent.

Le voisinage d'un cours d'eau, même médiat, sera fertile en conséquences; elles varieront avec sa nature. Cependant notre intention n'est point de distribuer les chapitres par catégories d'eau; il en résulterait une dissémination, un émiettement peu conciliable avec la clarté. Pour faire un parallèle, il faut rapprocher, amoindrir les distances; une comparaison nécessaire se fera mieux en limitant les subdivisions : Droits utiles et charges. Les principes posés permettront de voir quelle division des eaux est intéressée.

---

(1) La matière reste difficile même pour ceux qui ont su se la rendre familière. M. Wodon (Répertoire général du droit des eaux. — Introduction) parle « de cette foule de questions si ardues que présente la matière des eaux et où l'incertitude des principes forme une nouvelle source d'embarras et de difficultés juridiques ». — En quelque législation qu'on place notre sujet, il se plaît à ne se dévoiler qu'en partie.

CHAPITRE II

DROITS UTILES DES RIVERAINS

Dans la suite des explications, nous supposerons que les cours d'eau sont publics. Sera-t-il question de cours d'eau privés, nous le dirons. Remarquons aussi que l'étude du régime des eaux dans la législation française, ne devant pas venir après ces pages, nous ferons, en passant, sans encourir le reproche de digressions, croyons-nous, quelques rapprochements avec nos lois, dans notre travail actuel.

Nous allons ranger dans une première section les hypothèses dites d'accession, et le cas appelé *avulsio* par les commentateurs : dans ces deux cas la propriété riveraine, en elle-même, peut se trouver modifiée : au premier cas, de façon favorable au titulaire ; dans l'autre, en diminuant son droit ou en l'augmentant. Nous parlerons ensuite du droit d'irrigation et du droit de pêche, pour voir si ces deux attributs peuvent être, comme en notre droit actuel, considérés à Rome comme des qualités utiles du fonds riverain.

SECTION I

ACCESSION

Il est utile de subdiviser ; Paragraphe I : Cas d'accession ; Paragraphe II : Raison d'être de l'ac-

cession. Constitue-t-elle un mode d'acquérir la propriété à titre particulier?

§ I.

Article I. — Alluvion. — « Tu acquiers en outre, d'après le droit des gens, ce que le fleuve ajoute à ton champ par alluvion », dit Justinien (1). L'alluvion est un accroissement insensible du fonds (*incrementum latens*); puis il insiste sur ce caractère. On ne saurait dire à un moment donné ce qui vient d'être annexé; c'est indéterminable; il y a un quantum qui échappe. Mais par des additions successives, on aboutit à un total très appréciable, et le propriétaire voit son champ augmenté. A ce propos, une comparaison fort juste a été faite par Bartole : la taille chez les enfants se développe par une croissance dont les témoins les plus proches et les plus intéressés ne se rendent pas compte. Nous ajouterions volontiers que l'âge fournirait, peut-être, lui aussi, une ressemblance. Les minutes s'accumulent et font la vie. S'en aperçoit-on à chaque instant?

L'accession, la partie accessoire est assez petite, « *ut oculos nostros fallat* » (2), avait déjà remarqué Gaïus. La chose s'incorpore peu à peu, de manière à tromper les regards « *paulatim* ». Est-ce cet adverbe qui exprime le trait caractéristique de l'alluvion? Ce n'est point supposable; et c'est une

(1) Instit. Liv. II, Tit. I, § 20.
(2) Gaïus, Comm. II, § 70.

opposition, semble-t-il, que Gaïus veut indiquer en signalant l'annexion à une rive d'une partie d'un fonds étranger. Il n'emploie plus l'expression vague rendue par le pronom *quod;* il précise et recourt à un nom : « *quod si flumen partem aliquam ex tuo prædio detraxerit et ad tuum prædium attulerit, hæc pars tua manet* (1). » Cette partie reste tienne, elle vient de ton fonds, elle ne se dénature pas. On connaissait donc le propriétaire sans pouvoir hésiter ; on respecte ses droits (2). Le morceau sera volumineux ou de minime importance ; cette considération n'entre pas en ligne de compte. Il faut se préoccuper du propriétaire. Quel était-il ? On le sait ou on l'ignore. Accession ou avulsion, deux choses différentes ; deux solutions différentes aussi. Les paragraphes 70 et 71 (3) prennent chacun un cas. Les Institutes ne cherchent pas à contredire ; elles complètent : « mais si pendant longtemps elle (la portion détachée) est demeurée adhérente au fonds voisin, et que les arbres qu'elle a entraînés avec elle aient poussé leurs racines dans le fonds, dès lors ces arbres sont réputés acquis au fonds du voisin. » L'accession naturelle obéit aux règles de l'accession artificielle (4) ; c'est dans l'ordre. Une chose s'incorpore à une autre, s'absorbe en elle ; que le courant aveugle ait agi, que la main de l'homme ait apparu, la règle ne change point : *Plantæ quæ terra coalescunt solo*

(1) Comm. 2, § 71.
(2) Instit. Liv. II. tit. 1, § 20.
(3) Gaïus, Comm. II.
(4) L'accession émane de la nature ou elle est provoquée par les travaux d'un propriétaire : accession naturelle, accession artificielle. Ces expressions, pour ne point être cueillies dans les textes romains, n'en sont pas moins très expressives et peuvent se faire excuser.

cedunt; la maxime du paragraphe 32 est d'une application générale (1).

Cependant cette croyance peut être troublée. Nous écoutions Gaïus tout à l'heure ; il était trop bref, mais clair en parlant de la parcelle détachée. Des arbres, il ne disait rien ; son commentaire ne prévoit point l'hypothèse parce que, sans doute, les principes généraux donnaient une solution incontestée, celle que Justinien, plus disert, exprimait.

Mais si nous consultons le *Digeste*, il ébranle notre foi. Gaïus a parlé lui-même et dans un sens opposé (2). Cette fois, il poserait un principe en lui adjoignant une exception, comme pour le confirmer: « *quod si vis fluminis...* (3) *Plane si longiore tempore fundo meo traxerit, arboresque quas secum traxerit in meum fundum radices egerint, ex eo tempore videtur meo fundo adquisita esse.* »

Dans notre chapitre Ier, le désaccord entre deux textes provenait du mot *pœne ;* nous l'avions tranché en invoquant l'esprit pour éclairer la lettre. Cette fois, le procédé est inapplicable ; il faut choisir : le Digeste et les Institutes règlent un même cas de deux façons contradictoires. Mais nous avons plusieurs leçons des Pandectes (4), et nous allons en appeler du Digeste de la Florentine au Digeste de la Vulgate. Ce dernier nous offre un pluriel ; Tribonien ne se donne plus à lui-même

(1) Instit. Justin. Liv. II.
(2) Loi 7, § 2. Dig. XLI, 1.
(3) On connaît la règle.
(4) Si la Florentine donne bien réellement le singulier : *videtur meo fundo adquisita esse,* ce qui ne peut se rapporter qu'à la *pars prædii;* au contraire, la Vulgate, d'accord avec les Institutes, donne le pluriel : *videntur meo fundo adquisitæ esse,* ce qui se rapporte seulement aux *arbores.* Demangeat. — Cours élémentaire de Droit romain, t. I, p. 442.

des démentis. Il paraît, dès lors, indiqué de ne pas demander aux Institutes une correction pour les Pandectes ; celles-ci s'amendent d'elles-mêmes.

Au reste, on peut étayer cette opinion sur des bases résistantes. Les principes généraux, bien certains, ne doivent point ici s'attendre à un développement anormal qui serait une aggravation. Si, quittant les cours d'eau, on prend un aperçu des hypothèses d'accession relatives à l'incorporation de meuble à immeuble, on voit celui-là obéir à celui-ci, se soumettre à lui, l'accompagner. C'est le cas des arbres dont nous avons parlé. *Primus* riverain doit devenir propriétaire des arbres de *Secundus*. On ne se préoccupe jamais de la façon dont la transplantation a été faite, en ce qui concerne la propriété du moins. Quant au terrain de *Secundus*, cette *pars* de son fonds, cet immeuble suit une disposition autre. L'on ne voit pas comment, en logique, les arbres, l'arbre unique peut-être, serviraient d'agent de transmission pour la propriété. Les Romains considéraient que les végétaux vivent seulement par leurs racines ; cette maxime que l'analyse chimique, alors impratiquée, a profondément modifiée, cette proposition, disons-nous, amenait à décider que les arbres, faisant partie intégrante du sol, avaient le même propriétaire. Quant au terrain de *Secundus*, pour reprendre notre espèce, il n'a point à subir ce sort ; la raison manque. La paraphrase de Théophile corrobore en des termes qui peuvent satisfaire les plus exigeants : « j'acquiers non pas la *pars fundi*, mais les arbres *qui e meà terrà ali cœperunt.* »

M. Ortolan a fait, à ce propos, une remarque ingénieuse. Il déclare comme généralement admis

que les Institutes cèdent le pas au Digeste. D'ailleurs, à l'en croire la discussion serait oiseuse ; on combattrait autour d'une prétendue différence de texte qui n'existe pas. « En effet, dit-il, dans le paragraphe des Institutes, ces mots *videntur acquisitæ* ne se rapportent pas seulement aux arbres, mais à la partie du terrain et des arbres tout à la fois : *pars fundi et arbores videntur acquisitæ*. D'après la construction même de la phrase, *pars fundi et arbores* sont les sujets du verbe *videntur* (1). » Cet auteur rapproche de cette espèce une autre qu'il déclare à peu près semblable sans en faire l'analyse. C'est une loi du Digeste, empruntée au titre : *de damno infecto* (2) ; des terres ont été entraînées d'un fonds sur un autre (*Si ex fundo tuo crusta lapsa sit...*), et Alfenus, cité par Ulpien, donnerait comme obstacle à la revendication de la parcelle détachée le fait de son union intime avec le fonds inférieur.

M. Ortolan ne se fie donc pas uniquement à l'argument grammatical ; il lui adjoint une sorte de contre-fort par cette dernière loi. Mais deux médiocres arguments ne trouvent pas la force dans leur union.

En premier lieu, le § 21 comprend deux phrases séparées, bien distinctes (3). Lorsque commence

---

(1) Explication historique des Institutes n° 380, 10° édition.

(2) Loi 9, § 2, Dig. XXXIX, 2. *Ita demum autem crustam vindicari posse item Alfenus ait, si non coaluerit, nec unitatem cum terra mea fecerit.*

(3) Reproduisons le texte pour en mieux argumenter : § 21 « *Quod si vis fluminis partem aliquam ex tuo prædio detraxerit, et vicini prædio attulerit, palam est eam tuam permanere. Plane si longiore tempore fundo vicini tui hæserit, arboresque, quas secum traxerit, in eum fundum radices egerint, ex eo tempore videntur vicini fundo adquisitæ esse.* »

la seconde : *Plane si....*; on comprend que le sujet, *pars*, soit sous-entendu et les deux verbes *traxerit*, *hæserit*, s'accommodent de cette abstention ; mais un nom nouveau apparaît : le fragment de terre a entraîné *des arbres* qui ont étendu leurs racines. C'est l'hypothèse finale sur laquelle s'ouvre, pour ainsi dire, cette conclusion : « *ex eo tempore videntur vicino fundo adquisitæ esse.* » Comment admettre que la *pars* plane, en quelque sorte, jusqu'aux derniers mots, avide de trouver encore un verbe auquel elle serve de sujet en dépit d'un autre tout indiqué et plus près voisin ? Il deviendrait bien périlleux d'écrire si l'on devait être soumis à une pareille méthode d'interprétation. Lire entre les lignes, comme dit l'expression vulgaire, ne serait pas plus grave ni moins scientifique.

Quant à Alfenus, il s'exprime en un langage et sous une rubrique qui ne le désignaient point pour prendre part à cette controverse. Il faut ou le négliger ou le laisser parler sans restriction. Si on ne se range pas au premier parti qui est le nôtre, il va nous dire que, dans l'exemple du § 21, l'union étroite des deux terrains profiterait au propriétaire du fonds supposé inamovible, abstraction faite des arbres, à l'instar de l'hypothèse qu'il avait prévu au titre *de damno infecto.*

Voilà, dès lors, les lignes de Justinien défigurées sous prétexte d'être éclairées. Notre avis nous semble suffisamment justifié. N'oublions pas que cette version est celle de Théophile.

L'avulsion comprise, on pénètre mieux ce qu'est l'alluvion. Des terres ou d'autres matières s'adjoignent à un fonds étranger ; cette adjonction s'est produite insensiblement ou subitement, peu

importe. Mais la matière qui se dépose n'est pas reconnaissable ; son propriétaire est ignoré, on lui en donne un. Ce sera celui du sol augmenté, *de plano ;* nous n'avons point en cela une *res nullius* à la merci du premier occupant.

Le Code civil français, après avoir attribué au riverain les « attérissements et accroissements », décide qu'il en sera de même des « relais que forme l'eau courante qui se retire insensiblement de l'une de ses rives en se portant sur l'autre » (1). Cette ligne vaut définition, et l'on voit, à travers une étymologie latine significative. *Insensiblement* rappelle *paulatim* ; mais le mot a, cette fois, plus d'autorité ; nous avons rencontré des cas d'alluvion brusque faisant antithèse aux cas de dépôts formés doucement, lentement : ils constituaient toujours l'alluvion. Maintenant cette soudaineté apporterait avec elle un caractère nouveau ; ce serait le changement de lit. Ces remarques sont vraies en France, vraies à Rome.

Nous n'avons pas remarqué, jusqu'à cette heure, de solutions juridiques au sujet des relais. L'assimilation, qui semblait probable avec l'alluvion, est affirmée par une constitution du Gordien (2).

— L'alluvion définie et déterminée, on veut en connaitre les effets juridiques ; sa nature d'accessoire

---

(1) Articles 556, 557, 558. L'article 559, relatif à l'avulsion, débute : « Si un fleuve ou une rivière, navigable ou non, enlève par une force subite une partie considérable et reconnaissable d'un champ riverain et la porte vers un champ inférieur ou sur la rive opposée, le propriétaire de la partie enlevée peut réclamer sa propriété. *Considérable* est généralement traduit par *digne d'être pris en considération.* Nos rédacteurs s'éloignent peu des conceptions romaines.

(2) Loi I. Code VII-41 ....*Quod si paulatim ita ferat ut alteri parti applicet : id alluvionis jure ei quæritur, cujus fundo accrescit.*

la prédispose à la servilité à l'égard d'un fonds principal. Il transmettra, bien probablement, ses conditions ; voilà qui est rationnel. A un point de vue très général, les relations de principal et d'accessoire, possibles encore entre deux obligations, se déterminent ainsi. Paul prévoit ces derniers rapports lorsqu'il déclare que l'inexistence du principal compromet, anéantit l'accessoire (1). A l'égard de l'alluvion, des espèces montrent, *mutatis mutandis*, une égale sujétion.

Les terres d'alluvion accroissent au fonds dotal (2), à l'image d'un usufruit qui viendrait augmenter une nue-propriété donnée en dot, *incrementum dotis non alia dos*. Paul, qui nous en avertit, se prononcera de même à l'égard du gage (3). Nous saurons également par Pomponius que le bénéficiaire d'un fidéicommis profite de l'alluvion (4) ; et Ulpien déclare de son côté que les conditions d'exercice de l'action Publicienne sont, relativement à une terre d'alluvion, celles du fonds principal lui-même (6). Les applications seraient nombreuses, doit-on croire ; une fois le principe compris, il n'est point nécessaire de chercher à obtenir une plus longue énumération. Julien, à propos de la revendication, parle comme les autre jurisconsultes (6).

---

(1) Loi 120, § I. Dig. L. — 17.
(2) Loi 4. Dig. XXIII -- 3.
(3) Loi 18 § I, Dig. XIII -- 7.
(4) Loi 16, Dig. XXX -- 3.
(5) Loi 11 § 7 Dig. VI -- 2. Voir Exposé des principes généraux de la propriété et de l'usufruit, de Pellat ; p. p. 558 et 559... si le fonds primitif est *vi possessus* et par là soustrait à *l'usucapion* et à la *Publicienne*, la partie nouvelle n'en sera pas non plus susceptible, même prise séparément : elle a revêtu définitivement la nature du fonds primitif.
(6) Lois 33 et 34 Dig. VI -- I.

Nous n'avons rien dit de l'usufruit; nous conclurions volontiers, sans demander appui aux documents écrits, qu'il se soumet à la règle générale; lorsque le fonds A s'agrandira par alluvion, le droit de l'usufruitier s'étendra également. Nous formulerions comme certaine cette maxime: *alluvionis ususfructus ad fructuarium pertinet.* Si les auteurs de l'époque classique ont prévu le cas, voilà bien certainement ce qu'ils auront décidé; dans l'hypothèse contraire, ils ne diront rien parce qu'ils approuveront. Ce raisonnement cependant serait osé. Les Sentences de Paul prennent notre supposition et lui imposent une décision opposée: *accessio alluvionum ad fructuarium fundi, quia fructus fundi non est, non pertinet* (1). L'alluvion n'est pas un fruit, nous ne le contesterons pas et n'aurions pas attendu la parole autorisée du maître pour l'affirmer; si elle en était un, d'ailleurs, on arriverait à cette conséquence extraordinaire qu'elle est acquise à l'usufruitier par la perception. Elle forme une partie du fonds, (2) ce qui est bien différent, et l'usufruitier du sol étendra sur elle ses droits : *jus utendi, jus fruendi.* Ulpien adopte d'ailleurs cette manière de voir (3). Peut-être Paul fait-il allusion encore dans le § 22

---

(1) Liv. III, tit. 6 §22, *Venationis vero et aucupii reditus ad fructuarium pertinet.* Cette fin n'éclaire pas le commencement. Au reste, nous traiterons la pêche qui a, au point de vue du droit, de grandes ressemblances avec la chasse.

(2) V. Dumoulin ; commentaire de la Coutume de Paris. De Fiefs T. I. § 1, 115 ...*nec istud incrementum novus ager, sed pars primi... incrementum efficitur simile ei cui accedit, inquit Ulpianus in l. si ego.* C'est la loi 11 ; nous en avons mentionné le § 7 Dig. VI -- 2.

(3) Loi 9 § 4. Dig. VII -- 1. Le jurisconsulte interprète ainsi : ...*alluvionis quoque usumfructum ad fructuarium pertinere.* L'alluvion n'est pas un fruit, mais on a sur elle l'usufruit.

à un fonds *limité* bien qu'il semble ériger sa réponse en thèse générale.

Les effets juridiques de l'alluvion sont-ils ceux de l'accession en général? s'appliquent-ils en cas de changement de lit, de formation d'île? nous le chercherons dans la suite.

Article II. — Déplacement d'un cours d'eau. — L'ordre des paragraphes dans les Institutes nous amènerait à traiter ici des îles; mais celles qui se forment par dessèchement ou par atterrissement émanent du lit du fleuve; aussi croyons-nous plus méthodique de fixer la situation et les règles de celui-ci, avant de passer au commentaire du paragraphe 22.

On a peu de peine à se faire une idée de ce qui s'entend par lit du fleuve; plus d'une fois on a rappelé avant nous la définition un peu naturaliste de Bartole. Cœpola la reproduit et dit à son tour: *nunc alveum lectum fluminis vulgariter appellamus quia ibi flumen cubat* (1).

Le fleuve vient-il à le quitter, quelle sera la situation du sol abandonné et celle du terrain envahi?

Il convient d'écarter le cas d'inondation (2), cet événement restant sans conséquence sérieuse ou durable. *L'ager inundatus* ne sera plus à la disposition de son propriétaire; mais celui-ci n'a point à s'inquiéter de ses droits, ils ne sont pas compromis. Les questions posées plus bas ne se dressent point ici. Aussi importera-t-il d'éviter la confusion; le terrain submergé est-il ou non un nouveau

---

(1) *Tract. de servitutibus*, cap. 34, *de alveo*.
(2) Instit., Liv. 2, tit. 1, § 24.

lit ? Sur quoi établir la réponse ? Les textes s'inquiètent de l'état dans lequel a été mis le terrain que l'eau a couvert, plus encore que de la durée de l'accident ou des changements apportés à la navigation. Les considérations de fait seront toutes-puissantes. Javolenus, qui s'attache à l'*inundatio* à plusieurs reprises, ne trace pas une règle (1).

La façon dont le fleuve aura dévié devait guider ; c'est ainsi que des pluies persistantes pouvaient, avec des terrains accidentés, produire des submersions d'une durée manifestement limitée et qui étaient, sans conteste, des inondations.

Les propriétés envahies ne subissent pas de changement dans leur condition antérieure. Les Institutes donnent cette doctrine en renouvelant Gaïus qui est très explicite (2) : « *Aliud sane est, si cujus ager totus inundatus fuerit : namque inundatio specciem fundi non mutat, et ob id, cum recesserit aqua, palam est ejusdem esse, cujus et fuit.* » Pomponius toutefois tient un autre langage (3). *Primus* a l'usufruit d'un champ ; une inondation se produit par un fleuve ou par la mer. Qu'advient-il de l'usufruit ? Il est perdu et la propriété ne l'est pas moins : *cum etiam ipsa proprietas eo casu amittatur.* Si l'inondation s'entend *lato sensu* et se réfère à un changement de lit, l'hypothèse diffère, et nous avons au contraire la confirmation des règles que des lignes prochaines vont exprimer. Sinon, faut-il admettre une opinion originale, une exception, ou faut-il avouer que les Romains n'ont pas su s'arrêter à une règle précise ?

(1) Loi 24, pr. Dig. VII, 4. — Loi 14, pr. Dig., VIII, 6.
(2) Loi 7, § 6, Dig. XLI, 1.
(3) Loi 23, Dig. VII, 4.

La fin du texte montre l'eau retirée *eodem impetu*, la propriété restituée et l'usufruit également. Or, parmi les modes nombreux d'extinction de l'usufruit, figure la *mutatio rei*. Quand la destination de la *res fructuaria* est changée (1), l'usufruit prend fin ; il ne se maintient pas sur ce qui reste. Puisque nous le voyons restitué, c'est que la chose n'est pas profondément altérée, c'est donc aussi qu'une inondation, non un changement de lit, s'est produite. Pomponius contredit donc Gaïus? Nous ne le croyons pas. L'usufruit n'a pas été éteint au sens juridique et profond du mot; plus délicat que la propriété, il n'eût point reparu. Il a été momentanément inutilisé. La propriété, elle aussi, n'a pas été gravement atteinte ; elle a subi une paralysie momentanée. Pour que l'usufruit primitif soit réinstallé, il faut qu'il n'ait point été anéanti : de même pour la propriété. Le mot « *amittitur* » aura perdu pour cette fois son sens précis. *Restituitur*, lisons-nous ; restituer c'est réparer et non créer. «*Restituere statuam*» s'emploierait à propos d'une statue tombée, mais non réduite en poussière.

Le changement de lit fait qu'il faut fixer une double situation. Le terrain envahi participera à la nature du fleuve : *novus autem alveus ejus juris esse incipit, cujus et ipsum flumen, id est publicus.* (2) Les Institutes ont envisagé le cas du fleuve public. Quant au terrain abandonné, il est aux riverains en raison de l'étendue de terrain que

(1) A plus forte raison si cette chose est détruite.
(2) Institutes, Liv. II, Tit. I, § 23.

chacun possède le long de la rive (1). Cette proportion se détermine par des lignes partant des extrémités de chaque propriété et venant rejoindre la ligne médiane du fleuve (2).

Ceci constitue un principe (3). Il reste à se demander s'il est toujours applicable et s'il rejette les exceptions. Par exemple, si un nouveau changement se produit, si le fleuve revient à son point de départ, que se passera-t-il ? L'ancien lit, maintenant abandonné, doit vraisemblablement revenir à son ancien propriétaire. Il n'en est rien. Le lit abandonné appartient à son tour aux propriétaires qui ont des fonds sur ses rives.

On peut imaginer des applications de la règle en diverses circonstances, avec le pressentiment qu'on arrivera à des résultats injustes. Supposons que le nouveau lit n'ait point été pris en pleine propriété de *Primus* (4), mais qu'il soit en telle situation qu'il affleure une des extrémités de son terrain, en sorte que *Primus* est riverain d'un côté, mais que *Secundus*, son voisin, l'est de l'autre. Quand le fleuve quitte, *Secundus* acquiert une partie du lit qui représente cependant un terrain sur lequel il n'avait jadis aucun droit.

Une autre supposition est à faire : celle d'Alfenus

---

(1) *Pro modo scilicet latitudinis cujusque agri, quæ latitudo prope ripam sit*. Institutes, Liv. 2, Tit. I, § 23. Loi 7, § 5, Dig. XLI-I.

(2) Le paragraphe précédent, relatif aux îles, sous-entend cette ligne.

(3) Une autre decision est contenue dans l'article 563 du Code civil: « Si un fleuve ou une rivière navigable, flottable ou non, se forme un nouveau cours en abandonnant son ancien lit, les propriétaires des fonds nouvellement occupés prennent, à titre d'indemnité, l'ancien lit abandonné, chacun dans la proportion du terrain qui lui a été enlevé. »

(4) En ce cas il se trouverait ainsi riverain des deux côtés, et après le départ du fleuve recouvrerait toute sa propriété.

Varus dans la loi 38 (1). Pothier l'a reprise et l'a précisée en quelques mots, tout en l'éclairant par une figure géométrique. Il attire l'attention du lecteur: *elegans exemplum affert Alfenus in specie sequenti*, dit-il (2). On voit dans l'ordre suivant : le fonds d'Altius, une voie publique, le fonds d'un tiers, le fleuve ; puis en cinquième lieu, le fonds de Titius. *Hæc ex figura subjecta patebunt.*

Ager Attii——————————
Via publica — — — — — — — —
Ager anonymi——————————
Flumen〰〰〰〰〰〰
Ager Titii——————————

Le fleuve occupe d'abord le fonds du tiers, envahit ensuite la voie publique ; à ce moment, Titius est propriétaire de l'ancien lit et du fonds du tiers. Alors le fleuve, revenant sur son parcours, rentre au lit primitif, et Titius, dont la propriété s'était sensiblement accrue, cède l'avantage à Attius qui devient propriétaire de l'*ager anonymi*. Ce dernier a passé successivement en des mains différentes. La *via publica* n'est point un obstacle : « ....*nec tamen impedimento viam esse (ait) quo minus ager, qui trans viam alluvioni relictus est, Attii fieret : nam ipsa quoque via fundi esset* (3). » Le tiers, lui, a cessé d'être propriétaire. Cette solution est rigoureuse ; Alfenus la ratifie à l'encontre de Pomponius

---

(1) Dig. XLI-I.

(2) La loi commence ainsi : « *Attius fundum habebat secundum viam publicam, ultra viam flumen...* (et Pothier remarque : *non tamen secundum viam : medius enim erat inter viam et flumen ager cujusdam anonymi) erat, et ager Lucii Titii (post flumen*, dit le commentateur). L'hypothèse se dégage alors. *Pandectarum*, lib. XLI, sect. II, art. II.

(3) Loi 38, Dig. XLI-I.

qui veut qu'on rende au tiers son terrain (1). Cette restitution est, en effet, proposée. Pour écarter un désaccord, on peut songer à déclarer différentes les deux espèces; d'autant que dans la lecture de cette dernière, nous rencontrons les mots *inundatione fluminis occupatus esset* (2). Si l'inondation est en cause, d'autres principes donnent les règles; nous l'avons dit en faisant remarquer que ce phénomène n'avait point de caractère qui le séparât nettement du changement de lit. Il est permis d'hésiter devant les textes; le mot a pu être pris par Pomponius dans un sens large. D'ailleurs, sans faire bon marché de ce dernier texte, en y voyant même l'apparition d'un dissentiment, il ne faut point en être surpris. Les principes avaient conduit à des résultats peu équitables ; parfois, en pratique, bien probablement, on aura cherché, sans renverser la règle, à la tempérer par des exceptions. Et c'est Gaïus lui-même qui nous évitera d'être troublé aux paroles de Pomponius, car il prévient, pour ainsi dire (3). Avec l'hypothèse que l'on connait, il conclut au désavantage de l'ancien propriétaire, mais insinue que le résultat pourra être conjuré : *sed vix est ut id obtineat.*

Article III. — Formation d'une île. — Si nous voulons définir l'ile et connaitre les différentes espèces possibles, nous pouvons nous renseigner auprès de Cœpolla, Pomponius et Paul (4). « *Locus*

(1) Loi 30, § 3, Dig. XLI, I. Voir Ortolan, Explication historique des Institutes sous le § 23.
(2) Remarquons aussi : « *sed eodem impetu fluminis restitutus.* »
(3) Loi 7 § 5, Dig. XLI-I.
(4) Il est cité par Labéon dans la loi que nous indiquerons.

undique circundatus aqua (1) », une terre que l'eau entoure de toutes parts, qui n'est point le lit du fleuve, ou qui, au contraire, en est une partie.

Au premier cas, c'est un terrain particulier dont l'eau fait le tour et qu'elle enserre; l'eau bifurque en deux branches: île *per circumluvionem*. Ou bien encore, des broussailles qui n'adhèrent pas au sol flottent à la surface de l'eau : île flottante comme on dit.

Au second cas, l'eau s'abaissant met à nu, découvre une partie du lit: c'est l'île par dessèchement; ou, au contraire, le lit s'exhaussant apporte à la surface des eaux une partie de lui-même: île par atterrissement (2). On les a qualifiées quelquefois d'alluvions internes, par opposition aux alluvions externes dont nous avons parlé, et qui se forment le long des rives (3).

Ayant toujours en vue les modifications apportées aux propriétés riveraines par le voisinage d'un cours d'eau, il convient de fixer l'attribution de ces îles. Des deux premières, l'une — île *per circumluvionem* — reste à son maître (4); l'autre suit le sort du fleuve, est publique s'il est public. Les deux dernières se groupent, une même règle les frappe: elles appartiennent aux riverains. Mais un partage peut être nécessaire et, pour l'établir, il faudra songer aux droits des riverains qui se font vis-à-vis et à ceux des propriétaires

---

(1) Cœpolla. *Tractatus de servitutibus rust. prad. De Insulis cap* XXXIII, n° 1.

(2) Loi 30, § 2, Dig., XLI-1.

(3) Le Droit des eaux et des cours d'eau, par L. Wodon. Loi I. Des Eaux en droit romain, *passim*.

(4) Instit., Liv. II, Tit. I, § 22.

contigus. On imagine donc une ligne médiane indéfiniment parallèle aux deux rives, et des extrémités de chaque propriété on abaisse une perpendiculaire sur la ligne médiane. Si l'île est traversée par cette médiane, une première division de la propriété s'effectue accompagnée ou non d'une seconde, suivant la façon dont l'île est placée par rapport au front des propriétés limitrophes (1).

Il n'y a point place pour l'indivision, comme on le voit. Une expression latine faisait peut-être attendre une solution différente ; à propos de l'île, on lit : « *Communis est eorum...* » L'île, traversée par la ligne médiane, devient *communis*. En quel sens ? Les riverains opposés auront-ils une copropriété ? En ce cas, le partage pourra toujours être demandé ; mais, en l'effectuant, on risque d'attribuer à *Primus* la partie de l'île qui fait face au fonds de *Secundus ;* cela semble bizarre. La logique doit être peu satisfaite. D'autre part, ceci montre une solution qui se différencierait de celle adoptée pour un cas identique. Quand une île est en vue des fronts de deux propriétés contiguës, la ligne menée alors vaut un partage et n'a point pour résultat, en rencontrant l'île, d'en faire une *insula communis*. Il semble inutile, d'ailleurs, de chercher à expliquer une différence qui, suivant nous, n'existe pas. Le mot *communis* a été adapté, chez les Romains, à des choses qui appartenaient à plusieurs, soit indivisément, soit divisément

(1) Cette interprétation de la loi 7, § 3 (Dig., XLI-1) et du § 22 des Institutes, paraît, selon beaucoup d'auteurs, la traduction exacte des décisions géométriques que renferme ce texte. Des interprétations variées ont toutefois surgi et les commentateurs du Moyen-Age ont particulièrement ici exercé leur esprit de subtilité.

même : « *Communia prædia accipere debemus, si pro indiviso communia sint. Cæterum si pro diviso communia sint, cessante oratione decreto locus erit* (1). »

Si *Primus* ayant acquis une île, une autre vient à paraître, on tracera pour déterminer l'attribution de cette nouvelle île, une ligne qui prendra non le milieu du fleuve, mais celui de l'espace compris entre la première île et le fonds de l'autre riverain (2).

Une autre hypothèse est signalée par Proculus (3) : une île née sur la limite de deux terrains appartenait tout entière, cependant, à *Primus* car elle ne s'étendait point devant le front de la propriété du voisin. Mais elle se développe et s'avance devant lui. A qui appartiendra l'accroissement? *Primus* en profite : il y a alluvion.

De l'île née dans la mer nous n'avons rien dit. *Nullius esse creditur ;* la propriété s'acquerra par occupation. Ce ne sont plus les mêmes principes. Les deux cas sont opposés par Gaïus.

Un texte, parlant de l'île née dans un fleuve public, paraît nier les principes d'attribution précédents et ne peut être laissé sans réponse : *Si id quod in publico innatum aut ædificatum est, publicum est, insula quoque, quæ in flumine publico nata est, publica esse debet* (4). Labéon exprime cette pensée qui fait une dissonnance pour nous, et même pour lui, allions-nous dire, car il a émis cet autre principe (5) : « *Si qua insula in flumine publico*

(1) Loi 5, § 16. Dig., XXVII-9 et loi 7. Code III-38.
(2) Loi 65. § 3. Dig., XLI-1.
(3) Loi 56, Dig. XLI-1.
(4) Loi 65, § 4, Dig. XLI-1.
(5) Voir § 2.

proxima tuo fundo nata est : ea tua est. » On incline naturellement à croire que le sens apparent ne doit point être le sens réel ; toujours est-il qu'on doit attribuer une portée au paragraphe 4 de la loi 65. Elle a une sorte de tournure conditionnelle qu'il convient de pénétrer « si ce qui est né ou élevé sur un lieu public est public, l'île aussi... » Le caractère public de l'île est ainsi soumis à l'accomplissement d'une condition. Est-ce que ce qui est *innatum aut ædificatum in publico* devient public ? Non pas précisément. Bâtir *in littore maris*, c'est bien bâtir *in publico ;* cependant la construction n'est pas publique (1). Pomponius confirme à son tour (2). Ulpien apporte aussi un témoignage concordant et péremptoire (3): « *Fluminum publicorum communis est usus, sicuti viarum publicarum, et littorum.* » Ceci énoncé, il conclut (*igitur*) que chacun peut construire et détruire ; d'où cette preuve que le *quod inædificatum* n'est pas public. Labéon ne s'inscrit pas en faux. La particule *si* indique qu'il fait une hypothèse qui, précisément, ne se vérifie point ; d'où la chute de la conclusion.

Cela rappelle un peu le raisonnement par analogie, l'argument *a pari*. Un jurisconsulte dira : si telle épithète convient à tel fait juridique, elle s'applique aussi à tel autre. Or, dans notre espèce, les prémisses sont fausses et la conclusion l'est par conséquent (4).

Le Code civil français, auquel nous avions pro-

---

(1) Loi 14, pr. Dig. XLI-1 : *quod in littore quis ædificaverit, ejus erit.*
(2) Loi 50, Dig. XLI-1.
(3) Loi 24, pr. Dig. XXXIX-2.
(4) M. Accarias se range à cette solution quand il écrit : « Labéon émet une critique : il veut dire que le caractère public du fleuve ne se communique pas à l'île, et qu'en conséquence, ce serait une for-

mis de faire quelquefois allusion, décide que les îles et ilots formés au sein d'une rivière navigable ou flottable sont la propriété de l'État. Le principe est autre, on le voit. Quant aux îles formées dans une rivière ni navigable ni flottable, elles appartiennent aux riverains, d'après les règles romaines (1).

Nous avons dit au sujet de l'alluvion que le terrain accessoire se modelait, si l'on peut ainsi parler, juridiquement et matériellement sur le fonds principal. En sera-t-il de même et du lit abandonné et de l'île formée? Les jurisconsultes qui avaient apporté tant de complaisance à dénouer la première difficulté se taisent sur les deux cas suivants ; peut-être veulent-ils indiquer par là que la généralisation, qui de l'alluvion proprement dite s'étend à d'autres accessions relatives aux eaux, serait rationnelle. Ceci est cependant douteux; car, à prendre les choses en pratique, une différence bien accusée se présente déjà aux yeux : à moins de se placer dans l'hypothèse extraordinaire d'un accroissement subit et de grande dimension (2), une ligne naturelle de démarcation était, tout à l'heure, fort difficile à saisir; maintenant c'est différent. Lorsque *Primus* acquiert tout ou partie d'un lit abandonné, il retrouve sans beaucoup de peine la limite (3) de son domaine primitif; s'il profite de la formation d'une île, la séparation est dessinée avec netteté.

---

mule inexacte que celle-ci: *Quod in publico innatum est, publicum est.* Le § 2 de la même loi prouve que telle est bien sa pensée. »

(1) Art. 560. 561, 562.

(2) Ce ne sont pas les cas accidentels et anormaux que le droit résout.

(3) Nous n'attachons à ce mot aucun sens technique.

Bref, une réponse différente n'est pas absolument inattendue. Elle existe, pour l'île, dans la matière de l'usufruit ; à propos du legs, l'analogie est au contraire indiquée (1). Pégase et Ulpien s'opposent à Pomponius (2) ; que l'on compte ou que l'on pèse les témoignages, nous arriverons, semble-t-il, à proclamer une solution nouvelle, en constatant que le sort du lit abandonné reste à déterminer.

L'hésitation est excusable : prendre une même solution pour toutes les hypothèses en confondant les deux terrains, ou différencier l'alluvion de l'accession dans les deux autres circonstances. A quelque parti qu'on se rattache, on ne se sentira peut-être pas sans reproche. Pour nous, il nous semble que la séparation matérielle a dû toucher les Romains. Hors de l'alluvion, plus de pénétration intime et de rapprochement parfait. Puisque nous avons parlé de l'exercice de l'action publicienne, ne comprendrait-on pas, cette fois, que le fonds dit principal fût *vi possessus*, et que la possession de l'île ne fût pas entachée du même vice.

---

(1) Nous ne revenons pas sur les sentences de Paul. S'il déniait l'assimilation pour l'alluvion, à plus forte raison s'y opposerait-il pour le lit et l'île. D'ailleurs, par le pluriel « *alluvionum* », peut-être a-t-il songé aux trois cas d'accession. Le texte est, de toute façon, peu concluant. — Dans la même matière, celle du legs, Domat parle sans beaucoup d'énergie : « ... ces acquisitions seraient des accessoires qui suivraient le legs, de même que ce qui s'y trouverait naturellement ajouté par quelque changement que ferait le cours d'une rivière joignante. » (Les lois civiles, Liv., IV, Tome II. Sect. IV : des accessoires des choses léguées). Nous préférons nous en tenir aux auteurs latins.

(2) Loi 9, § 4. Dig. VII, 1. Ulpien, citant Pégase, ajoute : *quæ sententia non est sine ratione*. Cela fait, par euphémisme, une ratification. On aurait tort de dire qu'Ulpien n'approuve qu'à demi l'opinion qu'il rapporte ; s'il en était ainsi, il se fût exprimé autrement : *non est sine ulla ratione*, par exemple — voir Loi 16, Pomponius. Dig. XXX, 3'.

Lorsque les lois portent sur un domaine tout philosophique et moral, on a coutume de dire qu'elles doivent se préoccuper des mœurs pour ne point les contredire ou les heurter de front ; mais si elles s'adressent à un ordre tout physique et matériel, soutiendrait-on qu'elles pussent s'abstraire des faits ? Ils ont, eux aussi, leur brutalité et leur logique ; ils ont commandé ici.

L'auteur de la loi 16, Pomponius, n'ébranle pas sérieusement cette opinion. Nous n'exciperons pas de l'originalité du jurisconsulte pour conclure qu'il faut passer devant lui sans accorder grande importance à son texte au point de vue d'une théorie générale ; nous aimons mieux supposer qu'une exception justifiable, loin d'infirmer la doctrine, serait plutôt à même de la fortifier. Il s'agit d'une libéralité par fidéicommis. Cette matière est singulière dans sa naissance et dans son développement ; Pomponius, dans sa réponse, s'est vraisemblablement laissé guider par la pensée de libéralité du disposant. Les fidéicommissaires étaient bien souvent des personnes auxquelles les donateurs désiraient accorder leurs faveurs sans les mesurer strictement.

L'abandon du lit — par analogie — la formation de l'île n'appelleraient donc point forcément pour eux les conditions qui régissent le fonds que l'on désigne comme principal.

Nous avons jusqu'ici parlé d'accession, supposant, à la fois, que les fonds riverains et les cours d'eau se prêtaient toujours aux solutions précédemment développées. Plus d'un texte, pourtant,

avait fait des réserves, et nous sommes amené à chercher : 1° quels fonds sont susceptibles d'accession ? 2° quels cours d'eau produisent l'accession ?

1° Quels fonds sont susceptibles d'accession ?

Les *agri non limitati;* pour les *agri limitati*, pas de *jus alluvionis* (1). L'île, née dans un fleuve public, est sujette à l'occupation, *si agri limitati fuerint ;* de même pour le lit abandonné (2). Les trois hypothèses sont prévues au Digeste.

On n'a point oublié l'exposé sommaire du régime de la propriété foncière que contenait notre premier chapitre. Les offices des *agrimensores*, personnages solennels, de grande autorité, avaient été rendus obligatoires. On ne pouvait s'y soustraire. Sous Numa, auteur de l'innovation et fondateur, croit-on, de la propriété individuelle appliquée aux immeubles, on ne rencontre que des *agri limitati*. Les guerres heureuses apportant de nouvelles terres à partager, ces bornages, en quelque sorte religieux, continuèrent ; mais la conquête se restreignit ou prit fin, et le dieu Terme tomba en discrédit. A l'apparition du christianisme, sous une influence nouvelle, les limitations officielles, caractéristiques, diminuèrent.

Il est à observer que la propriété bonitaire et les morcellements produits par les différentes causes de mutation de la propriété avaient également jeté un certain désarroi dans la pratique des bornages, si appréciés par le second roi de Rome. Bref, les *agri limitati* se firent rares avec la progression

---

(1) Loi 16, Dig. XLI, 1.
(2) Loi 1, §§ 6 et 7, Dig. XLIII, 12.

des siècles, au grand profit des *agri non limitati* qui, en ce qui nous occupe, avaient, disions-nous, l'avantage de l'accession.

On s'est demandé si la contenance d'un champ ayant été déterminée, sans l'appareil religieux, sans la pompe primitivement imposée, si cette contenance, disons-nous, était susceptible de s'accroître par un des phénomènes de l'accession. Cela revient à chercher si le mot « *limitatus* » a conservé le sens qu'il avait eu au début, en sorte que tout autre bornage n'aurait point eu l'efficacité, ou si l'on préfère, l'effet antérieurement signalé. Le témoignage des plans en imposait en raison de l'ensemble des circonstances dans lesquelles il se produisait (1) ; si l'on modifiait les causes, nous croyons que l'on devait altérer les effets (2).

2° Quels cours d'eau produisent l'accession ?

Nous renouvelons notre appel au premier chapitre. Nous y avons rencontré la division des cours d'eau en publics et privés ; depuis, elle nous a suivi. Dans les textes, en effet, d'où s'extrait la théorie de l'accession, on remarque que ce sont toujours des fleuves publics qui sont désignés, et l'on arrive ainsi à envisager séparément les cours d'eau privés. Cette conclusion radicale s'appuie sur un principe que nous avons eu l'occasion de mentionner ; les eaux soumises à l'appropriation individuelle sont absolument régies comme toute

---

(1) Signalons le titre 6 au Digeste : *si mensor falsum modum dixerit.* XI.

(2) On peut croire que la limitation, après avoir perdu son caractère d'institution obligatoire, aurait subsisté comme facultative, mais avec les mêmes formes et les mêmes effets.

autre propriété privée (1). Le propriétaire d'un fleuve sera mis à la place du maître d'un champ; il y a lieu au bornage (2). Bien que nous n'ayons point encore pénétré la raison d'être de l'accession, il faut chercher comment on déciderait, en cette occurrence spéciale: si les phénomènes que l'on sait venaient à se rencontrer, soit par exemple un *incrementum latens* qui se dépose sur les fonds de *Secundus* et de *Tertius* entre lesquels passe un cours d'eau appartenant à *Primus*.

Supposons-nous des *agri non limitati*, comme nous pouvons exclure toute préoccupation de bornage, nous songeons à emprunter les solutions certaines de l'accession artificielle (3) : *superficies solo cedit*, la propriété du sol riverain emportera la propriété des terres déposées. C'est la règle de l'incorporation de meuble à immeuble; cela est d'autant moins étrange que cette terre qui semble voyager par eau a eu, momentanément, les apparences d'un meuble.

Imaginons maintenant des limitations et supposant que *Primus* est propriétaire du fleuve en entier, nous les considérons comme n'empiétant pas dans le cours de l'eau. A l'origine du moins, les bornes sont plantées où l'eau commence ; puis les dépôts se forment. Que se passera-t-il? Une réponse unique, faite d'ensemble, pourrait trouver son excuse ou sa force dans la pénurie des textes; mais bien que nous ayons jusqu'ici, nous l'espérons, évité la subtilité et la recherche exces-

---

(1) Loi 1, §§ 4 et 10, Dig. XLIII, 12.
(2) Loi 6, Dig. X, 1.
(3) Nous avons déjà indiqué cette terminologie des commentateurs.

sive des subdivisions, nous croyons devoir distinguer et faire deux parts. Un accroissement produit en hauteur est le lot du propriétaire du sol qui invoque la maxime : *superficies solo cedit.* Le développement en largeur concerne le maître du cours d'eau : la langue de terre qui s'avance est à lui ; elle a, comme point de départ, la ligne séparative des différentes propriétés.

C'est ainsi que nous imaginons dans ces cas, que n'ont pas prévus les commentateurs, le jeu légèrement embarrassé des principes romains.

Le lit abandonné reste certainement au propriétaire du fleuve, et l'eau venant à passer sur le fonds de *Secundus*, loin de s'annexer un lit nouveau, reste à la disposition de *Secundus.* Le jour où elle rentrerait dans son domaine primitif, *Primus* en jouirait de nouveau.

Nous continuons à nous inspirer de l'accession produite au sujet de *res* d'appropriation privée.

Dans les circonstances du relai, on nous demandera si nous admettons que *Primus* ait une partie du fleuve et *Secundus* l'autre. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi ? Il est plus que probable qu'en dépit de la latitude laissée au juge dans l'*adjudicatio*, des partages ont pris fin par une démarcation tracée dans l'eau. Et puis, si les parties veulent en arriver là par un partage amiable ; et si l'indivision qui doit cesser ne porte que sur un cours d'eau enfin ? Il n'y a là rien d'extraordinaire, croyons-nous (1).

---

(1) Parler de fractionner un cours d'eau semble peu sérieux. Nous lisons cependant dans le Droit français qui est, plus que la loi romaine, ennemi des finesses scientifiques : « Dans toutes les rivières et

Les îles ne prêtent pas au conflit des intérêts dans les mêmes conditions. A part l'île *per circumluvionem* qui, par sa définition même, échappe à une discussion sur sa propriété, nous avons les îles flottantes, de dessèchement, d'atterrissement ; en nous souvenant toujours que le fleuve privé est un fonds et qu'il faut s'efforcer de ne pas lui accorder des règles originales, nous dirons au propriétaire du cours d'eau que ces iles sont à sa disposition (1).

Ainsi nous avons cherché à donner aux différentes difficultés des solutions inspirées par la maxime d'Ulpien (2).

Relativement aux faits constitutifs d'accession, les lois romaines ne se sont pas attachées aux autres divisions possibles des cours d'eau que nous connaissons. Les eaux publiques s'opposent donc aux eaux privées en sachant toutefois que : *Lacus et stagna, licet interdum crescant, interdum exarescant, suos tamen terminos retinent : ideoque in his jus alluvionis non adgnoscitur.* Callistrate parle des lacs et des étangs et ne distingue pas entre publics et privés (Loi 12 pr. Dig. XLI-I).

§ II.

Nous avons présenté des faits et des solutions ; quelles sont les raisons d'être de ces dernières ? Il

---

canaux autres que ceux qui sont désignés dans l'article précédent, les propriétaires riverains auront, chacun de son côté, le droit de pêcher *jusqu'au milieu du cours de l'eau*, sans préjudice des droits contraires établis par possession ou titres. » Loi du 15 avril 1829, article 2.

(1) L'incorporation par *inædificatio* ou par *implantatio* se réglerait ainsi.

(2) On l'a lue au § 4 plus haut mentionné. Le § 10 la complète. Loi 1 Dig. XLIII, 12.

faut maintenant les chercher. Et, puisque nous avons vu aussi des propriétés s'augmenter, nous souvenant que les Romains ont soigneusement déterminé les modes d'acquérir la propriété et que ceux-ci sont en nombre limité, nous devons en outre, semble-t-il, trouver dans l'énumération un terme qui soit applicable; sinon l'accession elle-même constitue un mode d'acquérir.

Article I. — Quelle est la cause de l'attribution faite à la propriété riveraine dans les hypothèses d'accession ?

Les textes qui ont donné dans les recherches que nous avons exposées le « comment » se montrent moins disposés à faire connaître le « pourquoi ». C'est lui qui actuellement nous intéresse, c'est la *causa rerum* qu'il importerait de dévoiler, elle qui, recherchée dans tous les domaines scientifiques, n'aime que trop souvent à se dérober.

En parcourant les passages latins, commentés dans la première section, nous voyons que Gaïus dans la loi 7, § 5 (1), parlant d'un terrain abandonné par les eaux après avoir été totalement envahi par elles, décide qu'il est distribué aux riverains, et qu'il ne fait point retour à son ancien maître, parce que celui-ci *non potest ratione vicinitatis ullam partem in eo alveo habere.* Donc, devant une attribution, si nous interrogeons : Pourquoi se produit-elle ? Par quelle raison ? *Ratione vicinitatis.*

Avantageuse pour les voisins, la proximité fait

(1) Dig. XLI-I.

la faveur. Au fait, on reconnaît bien vite que toujours l'attribution avait été accordée aux proches. Il suffisait d'être là le plus près du terre à partager. On n'avait qu'une bande de terre étroite; cette maigre dimension importait peu. Le voisinage, la *vicinitas* se produisait néanmoins ; l'on n'eût pas été plus voisin par un vaste domaine (1). La *ratio vicinitatis* est une résultante; l'expression est synthétique. On entend en cela plusieurs causes qui concourent à la même conclusion. Les accroissements sont presque toujours insensibles pendant un long temps; le riverain en profite sans s'en rendre compte, sans pouvoir, quand même il le voudrait, distinguer la couche nouvelle qui fait adhérence. Des inondations se produisent, l'eau a ses inconvénients; elle peut aussi attaquer les rives. Il est juste qu'à l'enlèvement corresponde l'augmentation. On appliquera le brocard inspiré par l'équité: *Ubi onus, ubi emolumentum.* La propriété supporte des charges proprement dites par le voisinage des cours d'eau ; en compensation, elle aura quelques profits. L'idée d'occupation très facile n'est peut-être pas étrangère non plus au résultat que nous avons déterminé. Décider autrement serait exposer les personnes à des situations embarrassantes.

Que l'on fasse abstraction du voisinage, on mettra plus souvent en conflit les propriétaires.

---

(1) Dans l'espèce, Gaïus trouve le résultat injuste par sa rigueur. C'est vrai. Mais, si la conséquence l'inquiète, il n'en conclut point qu'on puisse s'inspirer d'un autre principe que celui qu'il proclame avant de déduire la conséquence. « Cette exception, qu'il veut faire à cause des circonstances, signale encore mieux la règle » dit justement M. Ortolan. Explication histor. des Instit. sous le « comment » du § 24.

Donne-t-on, par exemple, l'ancien lit abandonné aux propriétaires des fonds nouvellement envahis, à titre d'indemnité, on provoque un partage plein de contestations probablement entre des propriétaires qui peuvent être très nombreux. En tous cas, on aboutit fatalement à des terrains enclavés (1).

La *ratio vicinitatis* intervient heureusement et nécessairement.

Mais si l'accord existe sur la fin, les moyens restent en question. Nous voulons dire, que tout en approuvant la répartition finale de la propriété, certains auteurs voient pour elle une autre justification.

M. Ducaurroy, dans son traité de Droit romain (2), formule clairement une tendance que nous allons faire connaître : « Effectivement le lit des rivières, que l'on considère comme chose publique pour les besoins et l'usage de la navigation, n'est à tous autres égards qu'une dépendance des fonds voisins. C'est un terrain dont l'eau s'empare et dont elle absorbe l'utilité, sans qu'il cesse réellement d'appartenir aux riverains dont il grève mais ne détruit pas la propriété. » Et M. Accarias, dans son savant ouvrage classique, donne à cette façon de voir l'appui de son nom (3).

Il est bien certain que Gaïus désapprouve cette opinion qui déclare le lit propriété des riverains, propriété grevée pour ainsi dire d'une servitude, par le fait du passage de l'eau.

---

(1) Code civ. art. 563.
(2) Institutes de Justinien, traduites et expliquées, t. 1, n° 365.
(3) Précis de Droit romain, n° 254, Accarias.

Un texte est invoqué. Celsus, rapporté par Pomponius (1), prend l'espèce suivante : le champ de *Primus* côtoie le fleuve ; un arbre naît sur la rive ; il est à *Primus*, car le sol est sa propriété. L'*usus publicus* qui l'affecte ne s'oppose en rien à ce résultat. A cause de cela (*ideo*), si le lit est mis à sec, il devient terre des voisins, car le peuple ne l'utilise plus.

On peut reconnaître, sans parti pris, que ce texte n'a point l'allure énergique de la loi 7, dès l'abord. Une analyse plus complète permet, croyons-nous, de l'affaiblir encore. Les expressions employées dans les deux membres de phrase n'expriment point une identité, mais, au plus, une analogie ; le sol de la rive est à *Primus ;* il dit : *solum ipsum meum privatum ;* quant au lit, il va passer aux riverains, *proximorum fit.* Nous avons traduit : *il devient* terre des voisins.

Veut-on soutenir que les deux lois se contrebalancent, qu'il reste une opposition difficile à résoudre ? Tournons-nous alors du côté des solutions admises et voyons comment elles se concilient avec la doctrine que nous avons exposée en second lieu.

Si le lit est propriété des riverains, les règles de l'alluvion se comprennent d'une façon générale mais non absolue. Ainsi se souvient-on qu'après l'attribution d'une île à *Primus* — parce qu'elle est dans la moitié du fleuve à laquelle il touche par la rive — une seconde venant à naître, on trace pour en connaître le sort une ligne qui cherche

---

(1) Loi 30 § 1 Dig. XLI-1.

non pas le milieu du cours d'eau, mais celui de l'espace compris entre l'ile et la rive opposée. Par suite, qu'en conclure? C'est que le lit n'est pas propriété par moitié des riverains; car, cette fois, l'un des deux serait lésé, puisque l'ile située sur sa moitié serait attribuée en totalité ou, tout au moins en partie, au riverain d'en face.

Quant au lit, quand il se trouve mis à nu d'un côté — parce que les eaux se portent sur la rive opposée — il est attribué au riverain voisin du dessèchement, alors même que le terrain desséché représente plus de la moitié du lit primitif. De nouveau un propriétaire est atteint.

En reprenant l'hypothèse d'un premier changement de lit, suivi d'un second, on voit que le second lit est attribué pour moitié aux riverains comme s'ils avaient toujours, précédemment, la moitié du terrain envahi. Puis, si le deuxième lit avait absorbé le champ entier et unique d'un propriétaire, nous a-t-on dit qu'à l'abandon celui-ci le recouvrait puisqu'il n'y avait plus d'obstacle à sa propriété ou parce que, selon les mots de Celsus, à l'avenir *populus non eo utitur*? Aucunement, le lit est distribué par moitié aux riverains.

Si Celsus a d'un mot établi une théorie, elle cadre avec un petit nombre de cas, avec la minorité des hypothèses. La *ratio vicinitatis* se satisfait au contraire de toutes (1).

---

(1) « Les riverains jouissent enfin de quelques avantages que la loi leur concède en vue des désagréments que le voisinage d'un cours d'eau amène généralement, et nullement en vertu d'un droit quelconque. » Du Droit international concernant les grands cours d'eau Caratheodory, p. 74.

Article II. — L'accession est-elle un mode d'acquérir la propriété à titre particulier ?

Bien qu'ayant pris soin de faire remarquer que *accessio* signifie chose accessoire, nous nous sommes servi d'un langage consacré répétant le mot accession avec un sens un peu différent de celui assigné par l'étymologie. Serait-on en droit de considérer, maintenant, ce même mot comme indiquant une acquisition de propriété dans des conditions autres que celles qui accompagnent soit l'occupation soit tout autre mode d'acquérir? Pourrait-on, énumérant les moyens d'acquisition, prendre la liste d'Ulpien (1) et, comme on ajoute *occupatione*, joindre aussi *accessione ?*

Nous avons vu que, par le voisinage de cours d'eau, des fonds s'étaient augmentés; le propriétaire pouvait vraiment reconnaître que son domaine était devenu plus grand. Dans les développements de cette étude, les expressions, qui venaient naturellement sous notre plume, marquaient une réelle acquisition ; chaque texte en trahissait une. On s'en apercevait, tout en constatant, il faut en convenir, qu'un mot unique ne servait pas à résumer ces acquisitions. Bref, on concluait, in petto : voilà une propriété acquise, mais ce n'est pas par accession ; tandis qu'en d'autres circonstances on dirait d'un mot : la propriété est acquise par occupation, par tradition, etc. On ne trouverait point irrationnel qu'il en eût été autrement, surtout si l'on garde le souvenir de notre Code civil : la propriété d'une chose soit mobilière, soit

(1) Regul. Tit. XIX, § 2.

immobilière, donne droit sur tout ce qu'elle produit, et sur ce qui s'y unit soit accessoirement, soit naturellement, soit artificiellement. Ce droit s'appelle droit d'accession (art. 546)

Refuser d'ajouter aux sept modes connus d'acquérir un huitième est une solution qui agrée à beaucoup; mais proclamer qu'il y a cependant une acquisition ne rencontre plus la même unanimité. Aux yeux de quelques-uns, c'est une hardiesse.

Une opinion, rivale de la nôtre, considère que si une chose se trouve finalement augmentée, elle n'a cependant pas réellement acquis. Cette formule que nous ne cherchons pas à rendre choquante et contradictoire dans ses termes, aboutit à une distinction éminemment subtile, ingénieuse si l'on préfère: l'extension de la propriété n'est point une acquisition. M. G. May, dans un livre récent, qui rend compte très savamment de l'apparition des divers éléments du Droit romain et de leur développement, expose (1) cette idée avec un relief saisissant et par une antithèse absolument marquée. « Il n'est donc pas question ici d'acquisition de la propriété, mais d'une extension d'une propriété déjà existante en dehors des limites dans lesquelles elle s'exerçait d'abord (2). »

Jamais nous n'avons négligé les textes, et c'est encore sur eux que nous allons porter les yeux. L'alluvion est des trois cas étudiés celui qui se prêterait le mieux au raisonnement que nous venons de citer ; et si l'idée est exacte, elle doit ap-

---

(1) Eléments de Droit romain. T. 1, n° 200.—V. aussi Accarias, *op. cit.*, T. I, n° 251.

(2) En ce sens, M. Ducaurroy. — Contrà, M. Ortolan, op. cit., n°° 361 et s.

paraître dans les passages du Digeste ou des Institutes. *Adquiritur*, voyons-nous dans la loi 17 (1), avant de le relire aux Institutes (2). Cependant, c'était bien le cas où l'acquisition se montrait le moins sensible. Pour l'abandon du lit, pour la formation de l'île, Gaïus emploie le génitif; mais on aurait mauvaise grâce à nous objecter qu'au lieu de *fit* il dit *est*. Notre réponse consisterait à rappeler une loi peu éloignée de cette page (3) et à faire remarquer aussi qu'à propos de l'avulsion et de l'inondation les mots *permanere* et *manere* (4) indiquent que, s'il en eût été autrement, s'il y avait eu accession par conséquent, la propriété ne serait pas *restée*, donc elle aurait changé, donc elle aurait été acquise.

Au titre « *de rei vindicatione* », il est écrit (5) : « *in omnibus igitur istis, in quibus mea res, per prævalentiam, alienam rem trahit, meamque efficit...* » Comment nier le transfert de propriété? Les hypothèses d'accession, en dehors des eaux, viendraient corroborer; or il est probable que les principes doivent peu différer en quelque exemple d'accession que l'on se place. Pour la spécification, on cherche qui sera, pour le tout, *naturali ratione dominus* (6).

Où nous comprendrions que l'on chassât l'idée d'acquisition de la propriété, c'est lorsque le propriétaire d'une chose profite des fruits et produits. C'est une sorte d'extension et point du tout une

(1) § I. Dig. XLI, I.
(2) Liv. 2, T. I. § 20.
(3) Loi 30 § I. Dig. XLII — I.
(4) Instit. Liv. 2, T. I, §§ 21, 24.
(5) L. 23, § 4. Dig. VI-I.
(6) Institutes, Liv. 2 T. 1 § 25.

acquisition ; le développement, l'extension, pour reprendre le mot important, ne se conçoit que devant une augmentation, une excroissance qui prend sa source dans la chose elle-même. Mais ici, justement ce n'est point un cas d'accession. Tous sont d'accord pour faire le procès à Justinien (1).

A quel mode rattacher l'acquisition ? Toutes les fois que l'on constate une acquisition sans pouvoir l'expliquer par un fait juridique nommé, on se tourne vers la loi. Cette tendance sera la nôtre, et nous espérons même qu'elle ne paraîtra pas trop osée. N'est-ce pas cette décision que prennent ceux qui, tout en voulant écarter l'idée d'acquisition en principe, reconnaissent cependant qu'elle s'impose dans certains cas (2) ?

On connaît les règles d'attribution du trésor ; nous trouvons ici une certaine ressemblance. Lorsqu'un trésor est découvert par un inventeur qui n'est pas le propriétaire de la chose, du fonds par exemple où il a été trouvé, la moitié est accordée au propriétaire de ce fonds. Le trésor est une chose dont le propriétaire était précisément inconnu ; la loi en choisit un de la façon que l'on voit (3) : cause involontaire d'acquisition *lege*. Comme ce résumé nous rappelle tout ce qui précède !

La matière que nous étudions, et qui s'est si peu pliée aux solutions d'ensemble, demandera une

(1) Inst. Liv. 2. T. I, § 19, Justinien a reproduit une loi de Florentinus : Loi 6 Dig. XLI — I.

(2) M. Accarias, op. cit., n° 262 pour la confusion et le mélange. — M. G. May, op. cit., n° 199. au cas de spécification.

(3) La nature mobilière du trésor n'altère en rien ce que nous avançons. Paul a donné une définition. Loi 31, § 1. Dig., XLI-1.

fois de plus qu'on songe à l'exception : « *Præterea... jure gentium tibi adquiritur* (1). » Cela est appliqué à l'alluvion : l'acquisition par la loi, quelque étendue qu'on donne au mot, est rejetée. Nous n'avons pas à rechercher une réponse plus ou moins spécieuse. Soit! c'est par le *droit des gens* qu'on l'explique. Cette interprétation se saisit lorsqu'on a vu, avec détails, en quoi consiste l'alluvion. L'attribution de l'*incrementum* aux riverains semble toute naturelle ; en faisant usage de ce qualificatif, nous voulons rappeler l'équivalence des expressions romaines : *jus gentium* et *jus naturale* (2). A côté du *jus naturale* s'entendant des lois de la nature applicables aux hommes et aux animaux, le *jus naturale* était reconnu comme ensemble de principes inspirés du juste et de l'utile et conçus comme applicables à tous (3).

Nous n'emploierons pas un mot précis et technique comme *occupation*, mais en disant avec Gaïus et Justinien : *jure gentium*, nous évoquerons la même source pour ce cas d'acquisition. Une cause d'acquisition, tirée de la *naturalis ratio*, existe avant la loi, existe sans la loi, et n'a pas forcément besoin d'un nom propre.

SECTION II

DROIT D'IRRIGATION

Un droit utile pour un riverain est d'employer l'eau qui l'avoisine. Dans notre pays, un décret

---

(1) Instit. Liv. 2, Tit. 1, § 20.
(2) Gaius, comment. I, § 189 ; II, 65 et s
3) Inst., Liv. 1, T. 2, § 1.

du chef du pouvoir exécutif, une autorisation préfectorale, suivant les cas, est nécessaire pour la prise d'eau dans les rivières navigables et flottables. Pour les autres, l'irrigation est un droit (1).

A Rome, nous avons suffisamment parlé des fleuves privés et de la façon dont ils se comportent, pour que l'on puisse croire que les propriétaires en disposaient à leur gré sans restriction au profit des riverains, et nous ne voyons point, par les textes, qu'il en ait été autrement. Si un riverain tire avantage de l'eau qui borde sa propriété, ce sera par suite d'une concession de servitude.

Pour les fleuves publics, ce sont aussi des concessions qui procureront un profit aux riverains (2), *à principe conceditur;* mais il paraît admissible que, si le fleuve n'était pas navigable, la prise d'eau devenait un droit ; encore fallait-il que le cours d'eau, ainsi utilisé et amoindri, ne fût point appelé à favoriser la navigation sur un autre fleuve (3).

L'irrigation si nécessaire à la culture, avec un climat comme celui de Rome surtout, n'a pas été largement favorisée. La servitude d'aqueduc, telle qu'elle est organisée chez nous par la loi du 29 avril 1845, c'est-à-dire imposée par la loi, n'est nulle part édictée.

(1) Art. 644. Celui dont la propriété borde une eau courante, autre que celle qui est déclarée dépendance du domaine public par l'art. 538 au titre De la distinction des biens, peut s'en servir à son passage pour l'irrigation de ses propriétés. Celui dont cette eau traverse l'héritage peut même en user dans l'intervalle qu'elle y parcourt, mais à la charge de la rendre, à la sortie de ses fonds, à son cours ordinaire.

(2) Loi 17. Dig., VIII-3; loi 1, §§ 41, 42. Dig., XLIII-20.

(3) Loi 1, § 12. Dig., XLIII-12 et loi 2.

L'accord des volontés règle souverainement tous les intérêts relatifs aux arrosages : ce qui laisse place pour les caprices des hommes en un objet sur lequel les règlementations législatives et les restrictions à la liberté se comprennent et s'excusent fort bien (1). Les historiens, les agronomes latins nous dépeignent l'importance de l'agriculture, qui le dispute à la conquête dans les préférences romaines ; les jurisconsultes, à leur tour, traitant des *res mancipi*, insistent sur l'attachement que les premiers habitants de Rome portaient à tout ce qui touchait aux travaux des champs. Ces récits auraient fait prévoir une règlementation que nous ne trouvons pas. Nous pouvons croire que les difficultés n'étaient peut-être pas aussi nombreuses qu'elles paraissent au premier abord ; si tout est conventionnel, les Romains ayant tour à tour besoin les uns des autres, devaient en effet se trouver amenés à des concessions réciproques. Nous n'ignorons pas qu'en somme l'arrosage était, chez eux, assez heureusement organisé (2). On avait comme le culte de l'eau (3).

Nous arriverions bien vite à traiter des servitudes conventionnelles ; cette échappée sur des faits juridiques, dont les rapports ne sont pas très

(1) Loi du 29 avril 1845, art. 1er. Tout propriétaire qui voudra se servir, pour l'irrigation de ses propriétés, des eaux naturelles et artificielles dont il a le droit de disposer, pourra obtenir le passage de ces eaux sur les fonds intermédiaires, à la charge d'une juste et préalable indemnité. Sont exceptés de cette servitude, etc... »

(2) Columelle traite des eaux avec développements ; il vante leurs avantages. *De l'Agriculture*, Liv. 1, p. V. Voir aussi Palladius : *De l'Agriculture*, Liv. 1, p. XXXIV. Voir enfin un ouvrage de lecture moins aride : *Rome au siècle d'Auguste*, par Ch. Dezobry, L. XXXIII. *Les jardins ou la campagne à la ville*.

(3) On célébrait des fêtes en l'honneur des fontaines : *Fontanalia*.

étroits avec notre sujet, n'a pas de bonnes raisons pour se produire ; mais tel est l'enchaînement des phénomènes, dans le domaine du droit, qu'une barrière, solidement justifiée, n'apparaît que rarement. Hors du sujet proprement dit, il faut se borner à des traits généraux, et nous ne devons pas entreprendre l'étude des servitudes ; celle d'aqueduc même, d'une importance si particulière à Rome, qu'elle semble comme la première des servitudes prédiales, n'a point droit à une grande place, puisqu'elle sort des limites, légèrement flottantes pourtant, de notre rubrique. Pour employer un terme moderne, elle n'est point à Rome une servitude légale, c'est seulement une servitude conventionnelle.

S'il n'existe point un titre *de aquæductu* au Digeste (1), nous avons nombre de lois éparses qui se rapportent au droit d'aqueduc (2). Laissons de côté tous les points de détail, qu'il s'agisse de cette servitude mise en pratique ou des questions que soulèvent les classifications des servitudes, leurs éléments constitutifs, leurs caractères juridiques. On voit toutefois, en passant, comment le caractère propre aux servitudes prédiales, et qui a trait aux voisinages des fonds, doit être entendu : la contiguïté n'est pas exigée. Nous en avons la preuve dans l'objet actuel de notre examen.

Nous ne voudrions pas clore ce paragraphe sans y faire mention de certains interdits. Nous n'abandonnons pas la question des eaux. Nous supposons

---

(1) Le titre : *De aquæductu* au code XI-42, renferme onze constitutions relatives aux aqueducs publics.

(2) V. Dig. VIII-3.

connues certaines théories, et nous rappelons seulement que la possession se composant de deux éléments (*corpus* et *animus*), les Romains au début avaient conclu qu'elle ne saurait s'appliquer hors des choses corporelles. Par conséquent, pas de possession pour les servitudes. C'était une erreur, car les droits peuvent souvent se révéler et s'exercer matériellement (1); le préteur s'en aperçut et reconnut une quasi-possession et, à côté des interdits possessoires, installa des interdits quasi-possessoires.

Nous désirons donc signaler ici les interdits *de aqua cottidiana et æstiva, de rivis, de fonte ;* ne les abandonnant d'ailleurs qu'après avoir succinctement indiqué leur rôle (2).

Le titre 20 a en vue la quasi-possession du droit d'aqueduc; trois interdits y sont renfermés ; ils sont prohibitoires.

Le premier (Loi 1, pr.), protège le droit de conduire de l'eau en tout temps (*aqua cottidiana*), et les paragraphes qui se succèdent déterminent les conditions d'exercice de l'interdit (3). Ce sont des eaux tirées de la source, et peu importe leur usage, leur température. Elles sont ou non à la ville. Cet interdit est donné à celui qui a, dans l'année, conduit de l'eau sans violence, ni clandestinité, ni précarité contre tous ceux qui font obstacle à cette conduite. Labéon fait connaître sa pensée sur l'étendue de cet interdit.

---

(1) Le droit de propriété, par exemple ; ou encore, Primus va puiser de l'eau, passe sur un fonds, etc.

(2) Dig. XLIII, 20, 21, 22.

(3) Loi 1 pr. : *uti hoc anno aquam, qua de agitur, non vi, non clam, non precario ab illo duxisti quominus ita ducas, vim fieri veto*. V. aussi §§ 6, 7, 8, 11, 13, 14, 27.

Le deuxième interdit (1) diffère bien peu du premier. *Aqua æstiva*, c'est l'eau dont on ne se sert qu'en été, seule époque de son utilité ; un interdit s'applique à elle et vient protéger celui qui veut user de l'eau comme il l'avait fait l'été précédent.

Le troisième interdit est pour l'eau qui (2) vient d'un réservoir.

Le titre 21, *de rivis*, consacre un interdit qui forme un complément naturel à la protection qui précède ; le maître de l'aqueduc aura la faculté de faire aux conduits, aux canaux, tous les travaux nécessités par des nettoyages ou des réparations (3). Il importe que l'eau conserve son parcours facile comme elle l'avait précédemment.

Le titre 22 contient deux interdits. Le préteur va protéger la servitude d'*aquæhaustus* comme il avait protégé celle d'*aquæductus : et sicut discretæ sunt servitutes ductus aquæ, et haustus aquæ, ita interdicta separatim redduntur* (4).

Premièrement, le droit de puisage va facilement de pair avec celui d'abreuver les troupeaux, et cela comporte le passage. Ce sont aussi ces trois faits qui préoccupent le préteur (Loi 1, §§ 1, 2, 5).

Deuxièmement, *reficere, purgare* donnaient tout à l'heure les élément d'un interdit. Il en sera de même maintenant. « *Deinde ait prætor : quominus fontem de qua agitur, purges, reficias, ut aquam coercere, utique ea possis: dum ne aliter uta-*

---

(1) § 29.
(2) § 38.
(3) Dig. XLIII, L. 1, pr. : *Rivos, specus, septa reficere, purgare, aquæ ducendæ causa, quominus liceat illi; dum ne aliter aquam ducat, quam uti priore æstate nec vi, nec clam, non precario a te duxit : vim fieri veto.*
(4) Loi 1, § 1.

ris, atque uti hoc anno non vi, non clam, non precario ab illo usus est, vim fieri veto » (Loi 1, § 6).

Les égouts privés ont enfin un titre pour eux (1).

Celui qui veut réparer ou nettoyer ses égouts demandera protection par un interdit ; mais il peut porter atteinte aux constructions voisines, par ses travaux ; aussi la caution *damni infecti* est exigible : *Damni infecti, quod operis vitio factum sit caveri jubebo.*

Abstraction faite de servitude quelconque et laissant de côté ces égouts privés, l'utilité des interdits pour les cours d'eau privés est manifeste.

Dans le même ordre d'idées, comment le possesseur d'une rivière sera-t-il protégé en présence d'actes de nature à troubler sa possession, qu'il s'agisse d'un trouble imminent ou d'un trouble déjà réalisé ? La théorie générale présente, parmi les interdits *retinendæ possessionis*, l'interdit *uti possidetis,* qui concerne exclusivement la possession des choses immobilières. Il faut l'admettre ici. Quant au recouvrement de la possession pour qui l'a perdue par un fait indépendant de sa volonté, il sera l'objet de l'interdit *unde vi.* Ce qui est fait dans un fleuve privé est assimilé à ce qui est fait dans toute autre partie d'un fonds privé, nous a dit Ulpien.

Nous envisageons les interdits porteurs de noms spéciaux comme faits en vue de cas particuliers. Ils prévoient l'exercice de servitudes relatives aux eaux. Pothier complète fort à propos la ligne finale du § 10 (2) : *nam quod fit in privato flumine, pe-*

---

(1) Dig. XLIII, 23. *De cloacis.*
(2) Loi 1, Dig., XLIII, 12.

rinde est atque si in alio privato loco fiat; quand il ajoute: *cujus nomina competunt et sufficiunt interdicta ordinaria et generalia, quod vi aut clam, vel uti possidetis* (1).

SECTION III.

LA PÊCHE

La pêche est-elle à Rome, comme en droit français, un attribut utile des fonds riverains ?

En discutant sur les mots *flumen* et *rivus*, nous avons, dans le chapitre Ier, été amené à parler de la pêche, et nous avons seulement d'un mot, en vue du paragraphe que nous entreprenons, fait une opposition entre le Droit romain et le Droit français.

Aujourd'hui, dans les rivières navigables ou flottables, le droit de pêche est attribué au domaine public ; il s'exerce donc au profit de l'État qui peut l'affermer. Dans les autres rivières, les propriétaires ont, chacun de son côté, le droit de pêcher. En cas d'expropriation, ces riverains ont droit à une indemnité qui est fixée par le jury (2).

Cet exposé très concis reste exact sans qu'il soit aucunement nécessaire pour nous d'entrer dans la discussion classique de savoir à qui appartiennent les cours d'eau non navigables, ni flotta-

(1) *Ad pand* XLIII, 12,; art. 1, § 2 en note.
(2) V. Cours de Droit administratif par M. Ducrocq, passim et t. II, n° 989.

bles (1). Le droit de pêche apparaît comme dépendant du droit de propriété.

Il semble que les Romains nous présentent ces droits comme n'ayant aucune connexité. Nous n'avons pas l'intention d'exposer longuement le sujet; il porte en lui cependant un très vif intérêt et n'a jusqu'à ce jour passé que sous un petit nombre de plumes. L'histoire de la pêche et son étude juridique pourraient également instruire; nous apprendrions, croyons-nous, par l'historique, qu'en ce point comme en tant d'autres, et en exceptant seulement le domaine des sciences, l'imagination humaine a su, de bonne heure, s'exercer avec une merveilleuse activité, et que maintes remarques, mille procédés ou usages actuels sont des reproductions du passé.

Quels engins étaient pratiqués, quels poissons avaient la prédilection des Romains ? Ceux-ci tenaient compte de l'état de l'atmosphère, des heures du jour et de la nuit. Cassianus Bassus nous prévient encore que chaque appât variait avec le poisson : c'étaient tantôt des vers, tantôt de petits poissons, tantôt encore des intestins d'animaux imbibés de myrtes ou d'essences aromatiques (2). Mais ne faussons pas notre plan et tournons-nous vers la pêche en tant que droit.

C'est une application du mode d'acquérir du droit des gens : l'occupation. Celle-ci consiste dans l'appréhension *animo domini* d'une chose qui, n'appartenant à personne, est cependant suscep-

---

(1) Trois systèmes répondent : à l'État, aux riverains, à personne.
(2) Voir Imbart-Latour; de la Pêche à Rome, p. XIV.

tible d'appropriation privée (1). Il y a prise de possession volontaire et réelle ; l'*animus sibi habendi* et le *corpus* (2) sont les deux éléments constitutifs, et les cas d'alluvion, récemment exposés, écartent donc l'idée d'occupation proprement dite. Cela n'implique point le contact immédiat de la main ; le gibier mortellement atteint d'une flèche est occupé comme le poisson qu'emprisonne le filet.

La pêche semble libre, absolument libre à Rome. Les textes sont peu nombreux, mais témoignent manifestement qu'aucune restriction n'était édictée. Rivière publique ou privée, pêcheur propriétaire de la terre riveraine ou sans aucune propriété : ces faits sont sans importance (3). *Primus* a passé sur le sol d'autrui ; il a dû y séjourner pour se livrer à la pêche, il n'en sera pas moins propriétaire des poissons capturés; et s'il est question de poursuite, elle n'aura pas en vue une indemnité pour dommage causé par la perte du poisson pour le demandeur.

Gaïus au *Digeste* et dans ses Commentaires, Justinien par le paragraphe 12 des Institutes mettent en lumière ces quelques principes; ils prennent l'hypothèse de la chasse, car elle était plus fréquente et plus fructueuse que la pêche (4).

Un propriétaire peut interdire l'accès de ses

---

(1) Dans cette remarque sommaire nous envisageons l'*occupatio* dite *pagana*, par opposition à l'occupation dite *bellica* qui porte sur des choses prises à la guerre. On considérait comme *res nullius* les choses possédées par les étrangers.

(2) Le *corpus alienum* peut suffire.

(3) D'autres parts tous les engins sont permis.

(4) Loi 1, § 1, Dig. XLI-1. Loi 3 même titre. Gaïus II, 66, 67. Instit. Liv. 2, t. 1. §§ 12, 13.

terres, mais cette seule façon détournée s'offre à lui pour sauvegarder le gibier et le poisson. Le propriétaire riverain d'un fleuve public est, dès lors, tout à fait désarmé, car pour la rive on dit que l'*usus* en est *publicus*.

Il est toutefois un texte dont le sens, à première lecture, ferait croire à une sorte de pêche réservée ou gardée au profit du propriétaire riverain : « *in lacu tamen qui mei dominii est, utrique piscari aliquem prohibere possum (1)* ». Cette ligne est la seule qui rompe l'harmonie des principes fondamentaux en la matière. La prend-on avec sa signification apparente, elle aboutit à cette conclusion que la pêche est l'apanage de la propriété. On sera en droit de conclure de même au sujet de la chasse, car les règles ne peuvent être dissemblables puisqu'il s'agit, des deux côtés, de *res nullius* et d'occupation. Aussi l'hésitation s'empare du commentateur. Comment cette solution contredirait ou même renverserait-elle la base d'une théorie que les textes mettaient en pleine lumière ? Il y a tout lieu de croire qu'Ulpien se rapporte, par ce passage, à la défense opposée par un propriétaire de laisser pénétrer une personne qui se propose de pêcher, car la loi 13 comprend le cas : *sed non aucupari, nisi quod ingredi quis agrum alienum prohibere potest.* Les expressions ne se prêtent point à comprendre la *piscina*, c'est-à-dire un réservoir ; autrement, nous n'aurions qu'une application de règles connues.

Le mot *piscina*, dont l'étymologie est facilement

(1) Loi 13, § 7 *in fine*. Dig. XLVII-10.

saisissable, désigne un vivier dans lequel les poissons, précédemment pêchés, sont mis en réserve. Le fait de l'occupation s'est produit; il se maintient et le poisson a cessé d'être une *res nullius* pour subir une appropriation privée. Les Institutes mentionnent, dans cet ordre d'idées, les abeilles, les paons, les pigeons qui deviennent la propriété de *Primus* dès qu'il les a emprisonnés soit dans une ruche soit dans un abri (1).

Les règles qui président à la pêche — comme à la chasse — s'inspirent de cette idée que poisson et gibier ne sont ni des fruits ni des produits du cours d'eau ou du champ. Voilà pourquoi le propriétaire jaloux ne saurait qu'imparfaitement se défendre. « *Venationem fructus fundi negavit esse, nisi fructus fundi ex venatione constet* » (2).

La loi que nous citons permettrait en pratique, dans bien des cas, à un possesseur de mauvaise foi, de garder tous les avantages de la pêche. Soit une propriété qui n'a pas été exclusivement aménagée pour la pêche; le possesseur de mauvaise foi qui succombe dans l'instance en revendication doit restituer la chose avec ses accessoires: *rem et causam*. Il est tenu des fruits qu'il a perçus ou négligé de percevoir depuis le jour de son entrée en possession; or la faculté de pêcher le poisson n'est pas un fruit.

On peut se demander quelle était la situation d'une personne qui avait l'usufruit d'un sol com-

---

(1) Liv. II, t. 1, §§ 14 et 15. Ces animaux ont l'habitude de s'en aller et de revenir; ils restent au propriétaire tant qu'ils conservent l'esprit de retour (*animus revertendi*). Au § 16, Justinien parle des animaux qu'il appelle domestiques.

(2) Loi 26. Dig. XXII-1.

prenant des cours d'eau. En somme, que reste-t-il au nu-propriétaire? Le *jus abutendi* et les produits qui ne sont pas des fruits. Rien ne gêne donc l'usufruitier pour l'exercice de la pêche, exercice qui résultera du *jus fruendi* dans l'exemple de la loi plus haut relatée, et du *jus utendi* tout simplement dans le cas contraire. A cette dernière occurrence, l'usufruitier pouvant se servir de la chose par utilité et par agrément, ayant tout droit d'occuper le terrain, ne rencontrera pas le seul obstacle possible à son droit de pêche : la défense d'accès.

Y a-t-il analogie assez complète entre les deux situations, l'une montrant un fonds agencé pour la pêche, l'autre prenant un fonds sillonné d'eaux privées sans installation spéciale? Cette fois, nous sortirions franchement de nos limites en poursuivant un parallèle consciencieux et détaillé qui se confondrait avec une analyse approfondie de l'usufruit; mais il n'est pas difficile de prévoir qu'au premier cas l'énumération des charges de l'usufruitier fournirait des différences.

Quant au droit d'usage, le titulaire de cette servitude personnelle, par ce qui précède, a la faculté de pêcher, et devait même l'avoir à l'époque où l'on n'avait point encore admis, au profit de l'usager, le droit de prendre une certaine partie des fruits.

Nous avons insisté afin d'accuser la preuve que le droit de pêche n'est point un attribut de la propriété riveraine. La porte d'entrée s'ouvre plus facilement devant l'usufruitier ou devant l'usager que devant un tiers; mais toute personne installée sur la rive peut se livrer à la pêche. On comprend un usufruitier excipant du *jus gentium* et non du droit d'usufruit consacré par le droit civil, lorsqu'il

veut chasser ou pêcher : *usufructuarium venari in saltibus vel montibus possessionis, probe dicitur: nec aprum, aut cervum quem ceperit, proprium domini capit, sed fructus aut jure (civili) aut gentium suos facit* (1). Tryphoninus fait du mot *fructus* une application, toutefois à demi heureuse.

Le droit de pêche concédé à un tiers peut-il faire l'objet d'une servitude prédiale ou personnelle? *Primus* est riverain d'un cours d'eau ; peut-il conférer le droit de pêche comme servitude? Le droit de pêche, envisagé isolément, cela ne se conçoit pas ; mais si, précédemment, nous considérions qu'un propriétaire riverain pouvait s'opposer à ce qu'un tiers pêchât en faisant obstacle à son entrée, maintenant nous serons amené à reconnaître que ce propriétaire peut faciliter la pêche en donnant, une fois pour toutes, par une voie de droit, la permission ou la possibilité de marcher sur ses terres.

Une servitude prédiale consiste dans un avantage que le fonds dominant retire du fonds servant : celui-ci diminue de valeur en augmentant celle de l'autre, et la propriété d'un fonds est manifestement grevée d'un service qui s'ajoute à la propriété du fonds dominant. Ceci rappelé, nous pouvons écarter sans débat la constitution d'une servitude prédiale relative à la pêche.

Quid d'une servitude personnelle ou de la création d'un droit de créance? Le droit de se promener sur le sol d'autrui se refuse à être conçu comme servitude prédiale, parce que cet avantage

(1) Loi 62, pr. Dig. VII-1.

ne sous-entend point l'existence d'un fonds qui en tire profit, parce que l'étendue de la servitude doit être déterminée par les besoins du fonds dominant et non par les convenances personnelles du propriétaire de ce fonds. Mais ce droit de promenade, pour ainsi dire, ne heurte plus directement et de front les caractères de la servitude personnelle, et nous retombons ici presque dans le cas d'un usager. Si dans un texte qui a quelque notoriété, le mot *servitus* s'adresse à la servitude prédiale seule, celle dont la nature est plus absolue, le droit dont nous parlons pourrait être l'objet d'une servitude personnelle. Il y a quelques raisons de douter : *ut pomum decerpere liceat, et ut spatiari, et ut cœnare in alieno possimus, servitus imponi non potest* (1).

Les pactes et stipulations permettent de réserver la faculté de pêcher, ainsi que nous l'avons entendue au profit d'une personne, par droit de créance alors.

Avant de fausser compagnie à notre sujet, éclairons un dernier aspect. Nous voulons terminer ce paragraphe en accentuant la situation des riverains.

Primus vient pêcher sur le fonds de *Secundus* qui se propose de s'opposer à ce projet. Il peut faire obstacle matériellement afin d'empêcher la circulation sur ses terres ; ce n'est pas douteux. Quant aux interdits, ceux qui de prime abord paraissent possibles, ce sont les interdits *uti possidetis* et *unde vi*. Le premier doit être écarté ; il

(1) Loi 8, pr. Dig. VIII-1.

suppose un débat sur la possession; il faut que celle-ci soit contredite, contestée. Ce n'est point notre hypothèse; *Primus* n'a pas l'*animus possidendi* au sujet de l'immeuble (1). Le poisson, lui, est *res nullius ;* comprend-on alors ici l'emploi d'un interdit *retinendæ possessionis ?*

Devant l'interdit *unde vi* on peut hésiter. La question parait discutée au titre *« quod vi aut clam »* (2). Il est donné à celui qui est dépossédé par violence, *vi dejectus*, de la possession d'un immeuble; on peut le croire admissible. Labéon décide autrement... *Labeo contra, ne etiam is, qui duntaxat iter per fundum meum fecerit, aut avem egerit, venatusve fuerit sine ullo opere, hoc interdicto teneatur.*

L'action *injuriarum* compète à *Secundus;* la violation de la propriété constitue une injure. En supposant que le fait constitutif du délit n'est pas matériellement préjudiciable à la propriété, que la personne seule est atteinte, nous avons une application normale de l'action *injuriarum*. Paul dit que la répression de l'injure a varié avec les époques (3) : *injuriarum actio aut lege aut more aut mixto jure introducta est.* C'est la loi Cornelia qui est désignée par les mots *mixto jure ;* elle a justement prévu la violation de domicile. Il y avait une action pécuniaire tendant à l'obtention d'une *pœna* dont le juge fixait le montant; et, à côté d'elle, une poursuite criminelle. La victime du délit choisissait, sans possibilité de cumul, car les deux voies tendaient *ad pœnæ persecutionem.*

---

(1) V. Théorie générale des interdits en Droit romain. Machelard p. 177 et s,
(2) Loi 22, § 3, Dig. XLIII-24.
(3) Sent. Liv. V., t. IV, § 6.

Le dommage matériel appelle une autre action: celle de la loi Aquilia. Le troisième chef a, comme on le sait, une portée générale *capite tertio de omni cætero damno cavetur* (1) : une chose inanimée, mobilière ou immobilière, a été dégradée ou détruite. Nous n'entrons pas dans l'analyse des éléments du délit matériel et intentionnel ni dans le détail des actions qui tendent à la réparation des dommages non strictement prévus par la loi Aquilia ; nous avons vu le riverain défendu, cela nous suffit. Action directe de la loi, action utile, *actio in factum;* la distinction importe seulement au point de vue de la condamnation.

N'oublions pas qu'en traitant du domnage matériel, on n'embrasse pas dans ce langage la perte du poisson pour le propriétaire riverain. Il ne peut appuyer là-dessus aucune réclamation; son droit de propriété ne peut rien souffrir à ce titre.

Tout autre serait notre raison à l'égard du propriétaire d'une piscine; les poissons lui appartiennent. Il peut prohiber la pêche, la prohiber au sens radical du mot. Et nous le verrions, s'il était victime, se défendre par les moyens mis aux mains des propriétaires; *actio furti, condictio furtiva, actio ad exhibendum rei vindicatio.*

Le pêcheur n'a-t-il point aussi quelques droits? Si on les lui dénie, que fera-t-il? *L'actio injuriarum* sera utilisée. Une loi (2) prévoit ce fait; un pêcheur trouve obstacle au moment de jeter les filets dans la mer ou dans un cours d'eau, quand il a le droit de se tenir sur la rive.

(1) Instit. Liv. 4, tit. 3, § 3.
(2) Dig. XLVII-10. Loi 13, § 7.

CHAPITRE III.

CHARGES QUI INCOMBENT AUX RIVERAINS.

L'eau peut entraîner des charges pour les riverains, pour les voisins. Ainsi le fonds inférieur recevra les eaux qui découlent naturellement du fonds supérieur. Cette obligation est consacrée par des textes et il est fait de fréquentes allusions ou applications, en particulier au titre *de aqua et aquæ pluviæ arcendæ* (1): titre qu'il convient de consulter spécialement. Des Douze tables, la VII[e] prenait des mesures à l'égard des édifices et des fonds de terre; nous le savons par les faibles fragments qui sont restés et par des citations qui reproduisent des textes absents ; elle réglait en conséquence des questions relatives aux eaux. Elle n'a point pour nous grand intérêt par elle-même; à peine trouve-t-on le point de départ des matières réglées. *Si aqua pluvia nocet...*

L'obligation qui incombe au fonds inférieur est admise par le Code civil (2) ; mais une dissemblance très marquée est la suivante : cette obligation pouvait, à Rome, se trouver augmentée, aggravée

(1) Dig. XXXIX-3, loi 1 § 10 en particulier.

(2) Art. 640. Les fonds inférieurs sont assujettis envers ceux qui sont plus élevés à recevoir les eaux qui en découlent naturellement sans que la main de l'homme y ait contribué. Le propriétaire inférieur ne peut point élever de digue qui empêche cet écoulement. Le propriétaire supérieur ne peut rien faire qui aggrave la servitude du fonds inférieur.

au détriment du fonds inférieur lorsque cet inconvénient résultait pour lui des mesures prises dans l'intérêt du fonds supérieur. La culture avait des exigences qu'on respectait (1). Était-ce toute culture? Certaine était-elle privilégiée? Les avis se partageaient. Quintus Mucius, favorable à une mesure très large, s'écarte de Trébatius pour lequel la culture de froment semble seule digne de l'exception.

Et ex superiore in inferiora non aquam, non quid aliud immitti licet. La loi 8 (2) semble indiquer qu'il y a des exceptions au principe ou que, peut-être, la règle posée par le titre *de aqua* n'est qu'apparente. Tout d'abord, nous le remarquerons, elle est cependant reproduite très fréquemment; on en donne des applications; enfin on le constatait à l'instant, si elle se modifie, c'est pour devenir plus dure au contraire pour le fonds inférieur. Aussi la phrase que nous avons extraite et citée isolément prend-elle, pensons-nous, par le contexte un sens spécial et s'applique à un cas très particulier. Ariston était consulté pour l'hypothèse où une construction étant aménagée pour enfumer des fromages, les édifices supérieurs se trouvaient, par la suite, envahis par une fumée abondante et, en raison de ces circonstances, sans doute fort gênante. Il répond que l'émission de cette fumée n'est point régulière, à moins que le fait ne devienne l'objet d'une servitude: *non putare... jure immitti posse nisi ei rei servitutem talem*

(1) Loi 1 § 3 même titre
(2) § 5 Dig. VIII-5.

admittit. Immitti, le mot employé indique même que c'est sous l'influence de l'aménagement que l'inconvénient se produit aussi sensible, et le jurisconsulte, qui rapporte la phrase par laquelle nous débutions, la relie aux derniers mots que nous reproduisons par cette transition : *Idemque ait*. Donc, ou nous sommes en présence de projections d'eau violentes que n'excuse point un intérêt agricole, ou d'eaux viciées et malpropres rendues telles par l'emploi qu'on en a fait et n'ayant point en outre un cours naturel.

Le passage des eaux qui traînent à leur suite des terres souvent fertiles ou un limon analogue à l'engrais ne sera pas toujours une charge bien pénible et n'aura même parfois aucunement les caractères d'une obligation désagréable ; peu importe qu'il en soit ainsi ou autrement. En ce dernier cas, le propriétaire du fonds supérieur laisserait cependant, si un adoucissement devait en résulter, exécuter des travaux qui modifieraient le cours de l'eau et le rendraient plus utile ou moins nuisible (1).

Notre Code civil range la matière qui rappelle la nôtre sous la rubrique : « *Des servitudes qui dérivent de la situation des lieux* » et fait une division tripartite facile à résumer : servitudes naturelles, servitudes légales, servitudes établies par le fait de l'homme. Cette division a été plus d'une fois critiquée. Les deux premières catégories constituant le droit commun de la propriété, on ne voit point en quoi consiste le caractère d'exception qui

(1) Loi 2, §§ 5 et 6. Dig., XXXIX-3.

se retrouve dans toute servitude; c'est plutôt le fonds qui, par la volonté du propriétaire, aurait une situation opposée à celle que lui fait la loi, qui devrait être considéré comme grevé d'une servitude, a-t-on remarqué aussi.

Eh bien, les Romains n'ont pas insisté comme nous sur cette idée de servitudes. Le propriétaire laisse couler les eaux, il les conserve et agit toujours par acte de faculté. Le maître du fonds inférieur vient-il à en souffrir, il n'a pas à se plaindre d'une servitude. La nature du lieu est la cause de ce qu'il supporte (1). M. Maynz exprime une pensée assez analogue à notre remarque, quand il dit: Enfin, la loi impose à l'exercice du droit de propriété certaines restrictions que les commentateurs désignent assez improprement par le nom de servitudes légales (2).

L'action *pluviæ arcendæ* intervenant souvent entre les propriétaires de fonds voisins, nous devons désirer connaître son but. Ulpien nous la fait connaître dans son essence. Aussi nous suffira-t-il, puisqu'il est clair et concis, de reproduire ce texte en le traduisant librement (3): il importe de savoir que l'action a deux objets. Elle est donnée au propriétaire du fonds supérieur pour contraindre le propriétaire du fonds inférieur à souffrir l'écoulement de l'eau et à ne pas en arrêter le cours par des ouvrages faits de main d'homme.

---

(1) Loi 1, § 14. Dig., XXXIX-3. Nous en donnons plus loin la traduction.

(2) Cours de droit romain, T. I, §§ 181 et 210.

(3) Loi 1, §§ 13 et 14. Dig., même titre. Le § 15 suivant rappelle une exception relative à la culture.

Elle est également attribuée au propriétaire du fonds inférieur pour forcer le propriétaire du fonds supérieur à ne pas faire écouler l'eau d'une manière différente de celle suivant laquelle elle coule naturellement. Il n'y a pas lieu à l'exercice de l'action lorsque le dommage vient de la nature des lieux ; il ne doit pas alors être imputé à l'eau, mais avec beaucoup plus d'exactitude à cette nature des lieux.

Dans la partie de notre travail consacrée à l'irrigation, nous avons eu l'occasion d'opposer le droit romain et le droit français, ce dernier intervenant pour imposer, l'autre au contraire laissant plus vaste le domaine conventionnel. Bien que les avantages donnés au propriétaire voisin fussent alors à l'étude, il nous fallait savoir si, par répercussion pour ainsi dire, des servitudes exigées par la loi n'avaient pas eu pour but précisément de rendre obligatoires certains faits utiles ou nécessaires ; cela nous amenait à parler des charges et nous désirons ne pas revenir sur ce qui a été dit.

Mais les fleuves privés étant comparés à tout autre lieu, nous pensons qu'outre les applications signalées par suite de ce rapprochement et celles qui doivent se produire par analogie, il est une application assez originale de la *cautio damni infecti* que l'on peut prévoir.

On a coutume de distinguer deux cas de cette stipulation prétorienne. Commençons par celui qu'on déclare volontiers, en général, comme le moins important : celui où la possibilité du dommage ne tient pas au fonds de *Primus*, par exemple, pour le fonds de *Secundus*, mais réside en ce que

Primus pour faire valoir un droit qui lui appartient est obligé de se rendre sur le terrain d'autrui. Dans notre sujet, cette mise en pratique se conçoit facilement et a été prévue par un texte. Une loi (1) suppose que le bateau de *Primus* a été entraîné dans le champ de *Secundus ;* il veut le reprendre, et, pour entrer sur le fonds de ce dernier, est exposé à la *cautio damni infecti.* Il est d'ailleurs responsable du dommage déjà causé et en doit réparation ; ... *quam si de præterito quoque damno mihi cavisses.*

Si, comme nous l'avons répété à plusieurs reprises, les fleuves privés sont soumis à tous les principes qui règlent la situation des fonds, le cas d'application de la *cautio damni infecti* le plus connu à l'égard des fonds voisins deviendra possible à propos des fleuves, propriétés individuelles. Il nous paraissait assez original, avons-nous annoncé.

La maison de *Primus* en raison de sa construction défectueuse ou de sa vétusté menace ruine, l'écroulement entraînera un préjudice pour les voisins ; ou bien le fonds de *Primus* est, par sa position ou sa nature, sujet à des éboulements ; ce sont là les conditions de la *stipulatio cautionalis.* Que l'on suppose maintenant le fleuve de *Primus* ayant un cours agité, impétueux et pouvant vraisemblablement causer des dégats sur le fonds de *Secundus ;* nous invoquerons le principe formulé par Ulpien (2), pour conclure que *Secundus*

---

(1) Loi 9, §§ 3, Dig. XXXIX — 2.
(2) Loi 1, §§ 4, 10. Dig. XLIII — 12.

aura droit à la *cautio damni infecti*. Le fleuve privé est comme un fonds privé ; par conséquent, sans la stipulation prétorienne, *Primus* ne serait point tenu d'une indemnité. Il n'y aurait point de contrat à invoquer, et dans la propriété ne saurait se rencontrer le germe d'une obligation (1).

En parlant de l'avulsion, nous avons pris connaissance d'un paragraphe (2) qu'il est naturel de mentionner ici. Il n'implique pas inévitablement l'intervention d'un cours d'eau, mais elle est aussi possible : si donc, une couche de terre, un fragment du sol était projeté, sous l'influence de l'eau, du fonds de *Primus* sur celui de *Secundus*, il y aurait lieu à *cautio damni infecti*. Nous avons vu, d'autre part, que la revendication trouverait obstacle quand cette parcelle de terre se serait étroitement unie à la propriété de *Secundus*, se serait confondue avec elle.

Les cours d'eau entraînent des charges spéciales. Sur les rives des cours d'eau navigables il existe en France un chemin de halage et le marchepied (3) ; le terrain appartient aux riverains, mais une servitude établie dans l'intérêt de la navigation le grève dans une certaine mesure, c'est-à-dire sur une largeur que fixe la loi.

En droit romain nous constatons l'usage public des rives : Justinien le proclame en en faisant con-

(1) Nous rappelons que la loi Aquilia ne s'applique pas, parce que plusieurs éléments du délit manquent ici. Le dommage ne peut point être considéré comme causé *injuria*. L'élément intentionnel bien qu'il consiste indifféremment dans un dol ou dans une faute même très légère fera souvent aussi défaut.

(2) Loi 9, § 2, Dig. XXXIX — 2.

(3) Cours de droit administratif par M. Ducrocq, T. II, n. 862.

naitre les conséquences (1). Chacun peut faire aborder des navires, amarrer des câbles aux arbres qui croissent sur la rive et déposer des fardeaux. Chacun est également en droit de passer sur la rive et d'y séjourner, d'installer des filets pour les faire sécher. Le maître des rives est donc gêné dans ses droits de propriétaire en des limites que l'on peut comprendre assez aisément. Par *rives* on n'entend pas une sorte de talus qui, placé de chaque côté du lit, en bord relevé, achève l'encaissement du fleuve (2), mais l'espace au contraire qui fait suite à ce talus dont nous parlons. La propriété des rives est aux riverains, les arbres qui y naissent leur appartiennent, c'est une suite de cette propriété (3).

Javolenus parle d'un fait beaucoup plus grave et s'exprime en des termes qui décrivent comme une expropriation (4) : *cum via publica vel fluminis impetu vel ruina amissa est, vicinus proximus viam præstare debet.* Un chemin public a été détruit, le plus proche voisin en fournira un autre ; est-ce bien cette hypothèse que prévoit le texte ? Nous lisons une réponse affirmative dans un ouvrage dont les solutions font souvent autorité (5), et si nous avons prononcé le mot d'expropriation, c'est qu'il apparaît ainsi que le propriétaire riverain sera dessaisi, dépouillé.

---

(1) Instit. Liv. 2, Tit. 1 § 4.

(2) *Loca secundum ripas fluminis.* Loi 3, § 2, Dig. XLIII — 12.

(3) Loi 5 pr. Dig. 1 — 8.

(4) Loi 14, § 1, Dig. VIII-6.

(5) « Si un chemin public était détruit ou dégradé par le cours de la rivière, le plus proche voisin était tenu d'en fournir un autre. » Serrigny, Droit public et administratif romain, sect. III.

Nous savons que la question de l'expropriation offre de nombreuses difficultés et nous n'avons besoin d'aucun subterfuge pour éviter d'entrer ici dans le détail. L'historique de la propriété foncière aurait d'ailleurs plus d'un rapport avec cette théorie et nous ferions appel à notre chapitre Ier si notre cadre, précédemment étendu plutôt que rétréci, exigeait encore sur cette nouvelle matière de longs développements. Nous ne garderons pas cependant un silence absolu. On a vu des terres concédées seulement en usage; le droit de propriété étant retenu, la mise en exercice, le cas échéant, ne devait pas rencontrer de sérieux empêchements. Mais s'il s'agit de la propriété sans restriction, proprement dite, il faut faire la supposition, bien vite confirmée, que les choses allaient moins simplement. Le culte du dieu Terme, la solennité des limites officielles, l'importance à elles attachée, le respect absolu accordé à la propriété devaient être autant de sérieux obstacles à l'aliénation forcée. On s'adressa, sans doute, à l'aliénation volontaire (1).

Nous croirions même volontiers que ce moyen détourné aboutissait souvent. N'avons-nous pas constaté déjà que les mesures coercitives n'étaient

(1) Frontinus, Des aqueducs de la ville de Rome. Collection Panckoucke, p. 128 : ce S. C. (sur la proposition des consuls Elius Tuberon et Paulus Fabius Maximus) qui déjà paraît très sage au seul point de vue de l'intérêt public, en réservant ces espaces libres, le paraîtra plus encore si l'on considère que nos ancêtres, dans un admirable esprit d'équité, ne voulurent point faire tort aux particuliers de cette quantité de terrain attribuée par la loi au domaine public. Loin de là, quand ils établissaient des conduites d'eau, si le propriétaire avait trop de répugnance à ne vendre qu'une partie de son champ, ils l'achetaient tout entier et le revendaient après en avoir pris ce qui leur était nécessaire pour régler, quant aux limites, les droits de la république et ceux des particuliers.

point du tout en honneur chez les Romains (1)? Les volontés étaient assez sages pour ne pas se livrer à une opposition de parti pris; c'est plus que probable. L'échange des services ou, plus noblement encore, le sentiment de l'intérêt général avait raison des résistances possibles; cette conjecture est très raisonnable. Puisque nous ne trouvons pas de bonne heure des moyens légaux et rigoureux en usage, l'établissement des chemins, l'accomplissement des travaux publics se produisaient apparemment sans trop de difficultés (2).

Avec le temps, ici comme en tant d'autres matières, les mêmes questions se présentent sous d'autres angles; aussi le droit d'expropriation semble-t-il consacré. Les pouvoirs illimités des empereurs n'auront pas connu et même pas rendu possibles des résistances : *sed et quod principi placuit, legis habet vigorem* (3).

La loi 14 peut s'interpréter au sens de l'expropriation. Ce sera une charge et même une charge très lourde dont le point de départ est un cours d'eau; il n'est pas trace dans le texte d'une indemnité. On sait pourtant qu'en principe on dédommageait les propriétaires dépossédés; au cas par exemple où l'on affranchissait les esclaves

(1) Nous avons cherché en vain une servitude d'aqueduc imposée par la loi.

(2) Les peuples deviendraient-ils moins accommodants et moins sages à mesure qu'ils avancent en âge? Bien des faits juridiques du début de Rome sous-entendent un très vif sentiment de l'honneur et une grande sécurité dans les engagements tout personnels. L'exécution des fidéicommis n'était-elle pas par exemple tout d'abord uniquement une affaire de conscience?

(3) Instit. Liv. 1, tit. 2, § 6.

qui avaient dénoncé les faux monnayeurs, le fisc déboursait leur valeur... *ut corum domini pretium à fisco percipiant* (1). La mention de l'indemnité est-elle omise? Le propriétaire du fonds ne touchait-il rien en retour de sa dépossession? Cette dernière hypothèse est admissible; mais il serait délicat d'en pénétrer les motifs. Nous la disons admissible, parce qu'il est toujours téméraire d'ajouter à un texte, et aussi parce qu'en parcourant le titre : *Ne quid in loco publico vel itinere fiat* (2), on remarque qu'au sujet des routes on agissait sans scrupules envers les droits des particuliers. La loi 2 notamment mentionne le *jus publicandi* et se tait sur l'indemnité (3). Ajouterons-nous que la loi des Douze tables, restituée en ce point par Godefroy, confirmerait cette rigueur (4)?

L'absence d'indemnité, constatée ici dans les textes, ne se retrouvait pas partout. Nous avons vu déjà un cas où le fisc payait ; le Code de Justinien donne d'autres faits analogues (5), mais ce n'est pas de chemin qu'il s'agit. Si l'on gouverne ceux-ci d'une manière exceptionnelle, la raison, avons-nous dit, n'est point fournie par les auteurs latins et ne se présente point d'elle-même. Peut-être la quantité de terrain accaparé n'étant jamais très considérable, considérait-on que le préjudice se trouvait compensé par la plus-value qui, à cette

(1) Loi 2, code VI-13.

(2) Dig. XLIII-8.

(3) Loi 2, § 21, Dig. XLIII-8.

(4) Table VIII, p. VII. « *Si via par amsegetes immunita escit, qua v. let jumentum agito* ». Restitution hypothétique, remarque Ortolan. Histoire et généralisation du droit romain, page 113, note 5.

(5) Loi 2, code X-27.

époque comme de nos jours, suivait fatalement l'établissement d'une route. Le domaine sera plus facilement desservi pour la culture ; il serait d'une vente plus aisée.

La loi *cum via publica* est extraite du titre : *quemadmodum servitutes amittuntur* (1), et la rubrique devient une objection pour le mode d'interprétation que nous avons suivi. De servitude il n'en a pas été question pour nous ; un chemin était public, il a disparu par accident ; on le remplace au détriment d'un voisin dont la propriété est amoindrie. Une réponse consisterait à soutenir que la propriété d'une *via publica* reste aux particuliers, mais qu'en raison de l'usage profitable à tous une servitude grève le terrain. Cette réponse ne serait pas à notre avis elle-même sans réplique, nous en demanderons une à Ulpien : *viam publicam esse dicimus, cujus etiam solum publicum est* (2).

Nous n'avons pas oublié avoir, nous-même, déclaré que le sens du mot *publicus* manquait de précision, à un moment donné tout au moins du droit romain. Dès lors on peut soupçonner l'adjectif *publica* de se prêter à l'interprétation qui s'applique seulement à l'usage. C'est moins que probable si l'on songe à l'opposition bien établie entre les *viæ publicæ, privatæ, vicinales ;* mais nous n'entendons pas insister davantage sur un sujet qui devient celui de la classification des routes (3). En concédant même l'explication fourni par l'emploi abusif ou inexact d'une épithète, comprendrait-on par suite sans aucune arrière-pensée que

(1) Dig. VIII-6.
(2) Loi 2, § 21, Dig. XLIII-8.
(3) V. Législation de la voirie terrestre par M. J. Tacquet passim ch. I.

la loi *cum via publica* prît place dans un titre relatif aux servitudes conventionnelles? Et si l'on tenait absolument à déclarer que le texte n'est point dépaysé là où nous l'avons trouvé, on serait amené à déclarer que *publicus* prêt à prendre tous les sens, répondant à une même idée de généralité, aurait une signification nouvelle. Nous aurions le cas d'une servitude conventionnelle de passage; les fonds dominants seraient très nombreux et la servitude aurait été concédée avec prévision des effets de la violence du fleuve. Au jour de l'accident, c'est le plus proche voisin qui deviendrait servant.

Publicus est un mot qui n'a jamais été défini par ceux qui l'employaient, et ce n'est pas une hardiesse bien coupable que de le plier à des sens qui, quoique différents, se groupent sous une même pensée: être utile ou commun à beaucoup ou à tous (1).

Bref, nous inclinons plus volontiers vers l'expropriation qui serait consacrée par la loi, dont un tel commentaire aura le double mérite de ne point contredire d'autres textes et de répondre à une conception dont la simplicité est faite de vraisemblance.

— Nous en aurons terminé avec les charges quand nous aurons fixé quelque peu notre atten-

---

(1) Ulpien mentionne encore un sens qu'il déclare abusif : *Bona invitatis abusive publica dicta sunt, sola enim ea publica sunt, quæ populi romani sunt*. Loi 15 Dig L-16. Le jurisconsulte veut-il donner une définition et rattacher au mot *publicus* l'idée de propriété entière? La définition alors n'aurait pas toujours été obéie, et lui-même, au Dig. XLIII-8, serait-il resté bien fidèle à ce qu'il dit ici? Dans la loi 2, § 5, il apparaît que sont publiques les choses *quæ publico usui destinata sunt*. — Javolenus se méfie assez sagement des définitions. Loi 202. Dig. L-17.

tion sur les interdits applicables en notre matière. Que le préteur veuille protéger les droits des riverains d'une rivière publique, ou qu'il songe à protéger la navigation, il s'adressera à tous il est vrai, mais en pratique ce sont plus spécialement les riverains qui pourront se trouver en cause. Cela nous intéresse donc. Et puis, au chapitre précédent nous avons succinctement parlé déjà de certains interdits ; il nous parait bon de compléter. Quel rapport se présente-t-il ?

Aux interdits de *rebus divinis* s'opposent les interdits de *rebus humanis*. Paul subdivise en quatre ces derniers (1); et dans ces quatres catégories nous relevons les interdits *utilitatis publicæ causa et rei familiaris causa*. Ceux-ci sont connus ; on les étudie couramment. Les interdits possessoires et quasi-possessoires en font partie ; nous y avons touché au cours de nos observations sur l'irrigation, et les interdits *utilitatis publicæ causa*, qui s'appliquent à des choses comprises dans le domaine public, sont ceux qui se placent actuellement sous notre plume ; ceux qui ont trait aux fleuves publics nous concernent.

Le titre 13 (livre 43) présente la protection qui est accordée, par deux interdits, aux droits des riverains d'une rivière publique, qu'elle soit navigable ou non. *Ait prætor: in flumine publico inve ripa ejus facere, aut in id flumen ripave ejus immittere: quo aliter aqua fluat priore æstate fluxit, veto.* Défense est faite de modifier le lit du fleuve ou de détourner les eaux de façon nuisible pour les riverains.

Le § 1 de la loi unique prête à controverse sur

(1) Loi 2, § 1. Dig. XLIII — 1.

les mots qui doivent le composer ; le § 5 guide cependant pour la manière dont on doit le plus vraisemblablement l'agencer, et la version de Pothier qui en tient compte aura notre adhésion. Il dit: *Hoc interdicto prospexit prætor, ne derivationibus minus (id est non concessis, sed illicitis) concessis flumina exarescant* (Florent : *excrescant*) (1). Il est défendu de diminuer, de dessécher un fleuve sans droit.

Le cours de l'eau pendant l'été est pris comme type, parce qu'en cette saison le cours est considéré comme plus régulier que pendant l'hiver (2).

L'interdit est donné naturellement contre quiconque entreprendrait de faire couler l'eau autrement qu'elle ne doit couler ; le § 10 prévoit le cas ou, après la mort du contrevenant, les héritiers veulent continuer les travaux commencés : *hoc interdictum et in heredes competit.*

Il compète à tout citoyen (§ 9) *cuivis ex populo:* il est populaire (2). Ulpien décide qu'une exception pourra être accordée à ceux qui auront entrepris les travaux lorsqu'ils auront pour but l'entretien des rives. Le préteur l'accorderait en connaissance de cause (§ 6) : *hoc tamen jure utimur ut prætor ex causa æstimet, an hanc exceptionem dare debeat.*

Ce premier interdit est prohibitoire ; le second, que nous avons annoncé, donné au même titre, est restitutoire (§ 11). L'ordre visera ce qui a été fait dans les fleuves ou sur les rives pour en obtenir la destruction ; et le paragraphe final de la loi déclare que l'interdit est donné aussi contre celui qui a cessé de posséder par dol.

(1) Pandectes, au titre 13, art. I.

(2) Est-ce le dernier été ? V. le § 8.

Laissons de côté maintenant les droits des riverains considérés exclusivement; nous allons relater trois titres offrant encore de l'intérêt.

Le titre *de Fluminibus*, dans lequel nous avons maintes fois puisé, montre comment la navigation était protégée quant à l'état des choses. Un interdit prohibitoire défend les entreprises nuisibles à la marche ou au stationnement des navires. Il s'applique donc aux rivières navigables. *Ait prætor : ne quid in flumine publico, ripave ejus facias ; ne quid in flumine publico ripave ejus immittas, quo statio iterve navigio deterior sit, fiat* (Loi 1 pr.). Les §§ 14 et 15 insistent sur les ouvrages qu'il est défendu de faire.

Un interdit restitutoire (§ 19) complète la protection en se plaçant en face de faits accomplis. La navigation étant également protégée quant à l'état des individus (tit. 14) *Prætor ait : Quominus illi in flumine publico navem, ratem agere, quove minus per ripam onerare, exonerare liceat : vim fieri veto.* Ceux qui conduisent des vaisseaux ou bateaux doivent être protégés contre les violences. L'interdit serait invoqué aussi par celui qu'on empêcherait par la force d'user des rives en conduisant son troupeau pour l'abreuver.

Nous terminerons par le titre 15 : *de ripa munienda.* Les personnes qui entretiennent les rives ou les réparent, tant qu'il s'agit de travaux qui ne porteront pas atteinte à la navigation, auront, elles aussi, un interdit pour leur protection. Avant de l'obtenir, il faut garantir le dommage qui, par suite de l'entreprise, peut résulter pour la navigation ou être causé à ceux qui sont contigus ou font face sur la rive opposée.

DROIT FRANÇAIS

DES

CRIMES & DÉLITS

COMMIS EN MER

A BORD DES NAVIRES DE COMMERCE FRANÇAIS

EN TEMPS DE PAIX

CHAPITRE PREMIER

SOURCES DU DROIT PÉNAL MARITIME

« *Mare patet naturâ omnibus* » disaient les textes romains, la mer est ouverte à tous ; elle sert de communication à tous les peuples et, facilitant leurs échanges, donne un plus large champ à leur activité. La boussole et les autres découvertes maritimes des 15ᵉ et 16ᵉ siècles avaient décuplé ces rapports en rendant plus rapide et plus sûre la navigation par mer, et, aujourd'hui encore, la marine voit s'accroître son développement dans des proportions auxquelles on n'aurait pu s'attendre au début de ce siècle, grâce à la vapeur et aux inventions de chaque jour auxquelles il nous est donné d'assister. La concurrence s'établit ; chacun, eu égard aux instincts de sa race et aussi aux produits les mieux appropriés à son climat, se spécialise : de là une productivité plus grande, de là aussi la nécessité d'aller demander à l'extérieur ce qui est

nécessaire à ses besoins et qu'on n'a pu se procurer dans des conditions suffisamment rémunératrices. (1) Le bon marché du transport par mer le fait alors rechercher de préférence, là où il est possible; souvent même il est le seul auquel on puisse recourir.

Dès lors le législateur ne saurait rester insensible à cette révolution d'ordre scientifique et économique ; il doit s'y joindre pour la diriger, en déterminant de façon précise et équitable les droits de chacun, et par cela même ses devoirs; c'est à lui de régler les conditions juridiques des rapports nationaux ou internationaux. (2).

En dehors du droit interne des différents États qui s'impose en certaines hypothèses (notamment si dans un port français, un navire français vient à être vendu en justice et si des créanciers français se présentent seuls pour en toucher le prix), la mer étant commune à tous, chaque navire peut se trouver en présence d'un navire étranger ; il peut aller dans le port d'un État qui n'est pas le sien ; des rapports volontaires ou forcés s'établiront et il y a lieu de se demander quelle loi deviendra applicable en cas de litige. Un navire français, par exemple, vient-il à être vendu en pays étranger, un conflit de lois peut naître résultant de la diversité des deux lois sur les formalités de la vente. Ou bien encore le propriétaire d'un navire peut avoir emprunté en différents pays, et ses créanciers n'avoir pour gage que ce bâtiment ; or

(1) Paul Leroy-Baulieu. — Économie politique. passim.
(2) Imbart Latour. — Mer territoriale p. 6, 1889.

on conçoit que des législations étrangères puissent faire varier pour chacun le rang du privilège.

Sur ce terrain des intérêts privés, la lutte est chaude entre les partisans de la *lex rei sitæ* et ceux de la loi du pavillon. Suivant les uns (1), le navire étant meuble, c'est la loi du lieu où il se trouve qu'il convient d'appliquer ; c'est là, disent-ils, une conséquence de la souveraineté territoriale. Ceux au contraire (2) qui admettent la loi du pavillon soutiennent que, si à quelques égards le navire peut être considéré comme un meuble, il en diffère à beaucoup d'autres ; c'est ainsi, pour ne citer que la loi française, que nous le considérons comme susceptible d'hypothèque (l. 1885) ; que les créanciers chirographaires ont sur lui un droit de suite (art. 190 et 193 C. co.). Sans insister sur ce débat qui ne rentre pas directement dans le sujet que nous nous proposons de traiter, disons seulement qu'en cas de conflits de lois privées maritimes, il ne faut pas appliquer une loi générale, mais distinguer suivant les cas (3) ; qu'en principe, nos préférences seraient de suivre la loi du pavillon, à cause des avantages pratiques que présente ce système. En évitant de faire varier la loi avec le pays où aborde le navire, il donne plus de crédit au propriétaire du navire, plus de sécurité à ceux qui traitent avec lui, ceux-ci n'ayant pas à craindre de se voir opposer une loi à laquelle, dès l'abord, ils pouvaient ne pas s'attendre.

---

(1) Laurent. Dr. civ. internat., t. 7, p. 452. — Pasq. Fiore. Droit internat. privé (trad. P. Fodéré, n° 197 et s.).

(2) Lyon-Caen. J. dr. int. privé, 1877, p. 487.

(3) Congrès marit. d'Anvers, solut. 1. J. Dr. intern. privé, p. 595 et s. 1885. — V. aussi congrès d'Anvers de 1888. Rev. intern de Droit marit. 1888-89.

Mais la solution de ces conflits d'ordre privé ne servirait de rien, si un autre n'était primitivement tranché. Pour pouvoir négocier librement, il faut que l'ordre et la sécurité règnent à bord, que nulle atteinte ne soit portée au libre parcours des mers; que la part de souveraineté, en un mot, exercée en mer par chaque nation, soit nettement délimitée, sans quoi chacun pourrait à sa guise, sous prétexte de trouble, arrêter dans leur voyage les navires d'une nation qui lui font concurrence. Quelle autorité sera compétente pour déclarer en mer les faits punissables, quelle pour en prévenir l'accomplissement, quelle enfin pour en assurer la répression? Autant de questions qui relèvent du droit public. Ce sera au droit public interne (loi ou acte édicté par l'autorité administrative) à régler notamment le pouvoir disciplinaire du capitaine à son bord; le droit public international (usage unanimement reconnu ou traité) déterminera les cas où la France renonce à exercer son droit exclusif de souveraineté sur ses navires.

Avant de dégager les principes qui régissent notre sujet, une question se pose que dès l'abord il nous faut résoudre : elle n'est pas la moins difficile, elle nous servira d'excuse, si la thèse que nous avons à soutenir ne répond pas aux espérances qu'on en pouvait attendre. Quel Code faut-il étudier pour rechercher les lois qui nous régissent, quels textes sont à compulser? Telle est la question qui se pose.

Nous n'avons pas aujourd'hui de Code unique embrassant dans son ensemble la police de la mer. Si cela peut se concevoir quand on considère le droit international, aucune autorité supérieure

ne présidant aux rapports des différents peuples, cette excuse n'apparaît plus du moins quand on envisage notre droit public interne. « La multitude de lois qui s'enchevêtrent, dit M. Chatelain (1), ou se contredisent, sans s'abroger, a été remarquée en Russie comme ailleurs..... ce mélange du vieux sur du neuf, cette absence de toute connexion même extérieure, ont rendu très ardue la tâche des classificateurs ». En 1828, Odilon Barrot (2), rendant compte au ministre de l'issue d'un procès, s'exprimait aussi en ces termes : « Peut-être serait-il à désirer que quelque ordre fût porté dans ce chaos de lois contradictoires que j'ai eu à explorer dans cette cause... » Sans doute, il est un axiome nécessaire à toute législation pour la rendre efficace, et qu'on a coutume d'exprimer en France en disant : nul n'est censé ignorer la loi ; mais encore faut-il que tout le monde puisse en prendre connaissance ; et, quand le jurisconsulte le plus érudit ne saurait affirmer que tel acte est encore punissable, n'est-il pas fâcheux que le premier venu puisse s'entendre condamner pour l'avoir commis ; que sa bonne foi ne puisse lui assurer dans ce cas l'impunité. Tel, par exemple, on vit le tribunal de Narbonne appliquer, en 1843, des actes de 1566, de janvier 1621, de mars 1677, d'octobre 1688, en matière de droit de pêche (3) ; ainsi encore la Cour d'Aix (4) appliquer un règle-

---

(1) Revue maritime et coloniale. Aperçu sur la refonte de la législation de la marine russe, p. 260, tome 65.

(2) Beaussant. Code maritime, 1840, préface.

(3) Annales maritimes, 1843, partie officielle, p. 1234.

(4) Annales maritimes, *id.*, p. 1153.

ment du 23 janvier 1727 sur la police de la navigation du petit cabotage. Nous en passons, et non des plus récents ; les annales maritimes en abondent.

Louis XIV semblait avoir reconnu quels inconvénients découlaient de cette dispersion des ordonnances et édits en vigueur, et quel avantage pour notre marine résulterait de leur codification quand, en 1681, condensant les principes reconnus à son époque et mis en pratique, il rédigea sa grande ordonnance sur la marine. Mais ce texte avait encore un vice capital; c'était son article dernier formulé de la sorte : « Abrogeons toutes ordonnances, coûtumes, loix, statuts, règlements, stils et usages, *contraires aux dispositions y contenuës*..... » (1).

C'est la formule banale et presque de style qui termine aujourd'hui nos lois : « les dispositions antérieures sont abrogées en ce qu'elles ont de contraire..... » (2) : moyen coupable et facile, convenons-en, grâce auquel le législateur, renonçant à terminer son rôle, laisse aux tribunaux le soin de le parfaire (3).

Ces inconvénients apparaissent à la première recherche; plusieurs ministres ont déjà tâché de les prévenir. La dernière tentative date de 1879, époque à laquelle une commission nommée par le ministre réunit un certain nombre d'actes par

---

(1) Isambert. Recueil des ordonnances de l'ancienne France (à sa date).

(2) V, notamment art. 101 du décret loi 1852 sur la marine marchande.

(3) La loi du 5 avril 1884 sur l'organisation municipale peut être citée comme l'un des cas fort rares où cette critique ne puisse être adressée, et de ce chef pourrait servir de modèle.

ordre chronologique ; le classement qu'elle proposait prouve combien sont fondées nos observations (1) :

« 1° Actes douteux pour lesquels il n'est pas « possible de décider, sans de longues recherches, « s'ils sont ou non encore en vigueur ;

« 2° Actes effectivement en vigueur ;

« 3° Actes effectivement abrogés ;

« 4° Actes anciens ayant perdu leur virtualité, « bien qu'ils ne soient pas formellement rapportés, « et sans que l'on puisse dire quand ils sont tom- « bés en désuétude ;

« 5° Actes non abrogés officiellement, mais qui « le sont en fait, par la tendance et l'esprit des « réformes postérieures. »

Ce défaut de codification, nous venons de le voir, rend difficiles toutes les recherches à faire, par suite aussi tout perfectionnement qu'un classement méthodique pourrait suggérer ; il énerve quelquefois l'action de la justice pénale, en permettant d'exhumer des vieux répertoires des textes que le prévenu était légitimement en droit de ne pas connaître, en laissant discuter devant les tribunaux la question de savoir si telle ordonnance ou décret punissant un acte commis en mer se trouve abrogé par une ordonnance postérieure qui lui serait contraire : c'est ainsi qu'en 1843 (2) on vit la Cour de Cassation déclarer abrogé le décret du 16 nivôse an II, admettre l'autorité de la loi du 22 août 1790, et M. Dupin soutenir devant elle,

(1) Bulletin officiel de la marine et des colonies, 1879, préface, p. 35.

(2) Annales maritimes 1843, p. 471.

comme ministère public, des conclusions directement contraires.

C'est ainsi qu'il fallut aller devant la Cour suprême pour savoir si, pour la police des ports, un règlement statuant sur un même objet qu'un ancien arrêt de règlement, celui-ci était maintenu comme règlement de police et s'il se trouvait abrogé virtuellement quant à la pénalité (1).

Nous en aurions fini si une dernière observation ne restait à produire qui pour nous n'est pas la moindre, car il en découle forcément un affaiblissement de la police exercée en mer sur nos navires : cette division des lois maritimes laisse échapper des anomalies, et souvent des différences de juridiction et de compétence s'y trouvent qui ne reposent sur aucun motif appréciable. Nous dira-t-on notamment pourquoi l'art. 83 du décret-loi du 24 mars 1852, qui a trait au rôle d'équipage, est plus sévère que l'art. 3 de la loi du 19 mars 1852 qui lui est analogue? Pourquoi les articles 84 et 85 du décret-loi du 24 mars forment corps à part de la loi du 19 mars à laquelle ils se rattachent directement? Pourquoi dans un cas une juridiction exceptionnelle, pourquoi dans l'autre celle des tribunaux ordinaires? — On reconnaît à bon droit la nécessité d'un tribunal spécial composé de gens habitués à la mer pour connaître des délits maritimes; pourquoi alors la loi du 9 janvier 1852 défère-t-elle encore aux tribunaux correctionnels les délits ayant trait à la pêche maritime (2), et la

(1) Arrêts Cassat., 2 juin 1825 et 29 av. 1831. Duchesne 1878, Manue du capitaine au long cours, p. 28 et s.

(2) Revue maritime et coloniale 1888, p. 147 et s.

loi du 19 mars 1852 ceux qui concernent la police de la navigation ? — Étant admise la juridiction administrative, on conçoit qu'elle soit compétente pour prononcer l'amende quand, par suite d'inobservation d'un règlement, un dommage vient à être causé au domaine public : ainsi il a été jugé que toute détérioration des ouvrages d'art exécutés par l'État pour le service de la navigation, notamment celle causée à une estacade par un navire entrant dans un port, constitue une contravention de grande voirie de la compétence des Conseils de préfecture dans le sens de la loi du 29 flor. an X (1). Ne nous est-il pas permis alors de considérer comme une anomalie la loi du 27 mars 1882, lorsque voulant protéger les phares, bouées et balises qui se trouvent dans nos eaux territoriales, elle défère aux tribunaux correctionnels les capitaines ou patrons qui les auraient endommagés ?

Après avoir relevé ces griefs contre notre législation maritime, nous devons ajouter un tempérament : il montrera d'ailleurs que nous ne sommes parti d'aucune idée préconçue, et leur donnera par suite plus d'autorité. Au milieu de ce nombre considérable de lois, ordonnances ou décrets, les uns se réfèrent à des principes fixes, perfectibles comme toutes autres lois, mais peu susceptibles de varier d'un jour à l'autre en raison de besoins nouveaux et imprévus ; ceux-ci d'ailleurs relèvent en général du législateur seul, et pour eux nos observations restent intactes. Ce Code pourrait renfermer notamment et condenser nos lois de 1825

(1) Dall., Cons. d'État, 28 janv. 1841. — Voir aussi Perier, Compétence des Conseils de préfecture, tome 2 : Grande voirie.

sur la piraterie, nos décrets-lois de 1852 sur la police de la pêche maritime et sur la discipline maritime, nos lois sur le cabotage, sur la nationalité des navires....

D'autres actes au contraire régissent des faits moins généraux les principes qui leur servent de base ne sont pas assez fixes; faits en vue d'une circonstance déterminée, en vue d'un événement économique ou politique plus ou moins ferme; ils rentrent plus dans les attributions de l'administration que du législateur. Administrer, c'est transiger, a-t-on-dit; il faut donc que celui qui les a émis dans la limite de ses pouvoirs puisse les retirer quand leur besoin ne se fait plus sentir. Ils échappent donc à toute codification ; mais pour connaître leur existence, un acte du pouvoir exécutif énumérant ceux en vigueur serait œuvre utile, et, pour rendre toute recherche plus facile, la méthode adoptée récemment par Fournier (1) serait à désirer, méthode qui consisterait à les ranger, non par ordre chronologique, mais sous un certain nombre de rubriques différentes (2).

Nous réservant de dégager plus loin les principes de ces textes épars, nous bornerions ici nos observations, si nous n'avions à étudier que certains genres de navigation pour lesquels seule la loi française est applicable : dans cette catégorie notamment, nous pourrions classer la police de

---

(1) Fournier. — Administration de la marine, 1887.

(2) La législation italienne ne connaît pas ces inconvénients : une loi du 24 mai 1877 (V. Annuaire législation étrangère, 1877, p. 345 et s.) s'occupe de la police des navires de commerce italiens. Comprenant 461 art., elle est divisée en deux parties : la 1re s'occupe de l'administration, la 2e des dispositions pénales.

la navigation au bornage de la pêche côtière et du petit cabotage. Étant donnée la nationalité française de ces navires, étant admise aussi l'industrie à laquelle ils s'adonnent et qui ne peut s'exercer qu'en des points soumis à notre juridiction, aucune loi pénale étrangère ne saurait être compétente pour les atteindre, soit à raison du lieu, soit à raison de leur individualité.

— De fait, ces navires constituent l'exception, et la navigation au long cours reste la règle. En quittant les eaux françaises, nos navires empruntent la pleine mer qui, n'étant soumise à l'empire d'aucun peuple, ne saurait les astreindre à la législation pénale d'un État déterminé. Ils arrivent enfin au terme de leur voyage et, avant de toucher au port étranger, ils ont à traverser une faible étendue de mer avoisinant les côtes sur laquelle l'État riverain est en mesure d'exercer effectivement sa puissance. Tandis qu'aucune nation, sauf le cas de légitime défense et de convention expresse ou tacite, ne pourra exercer son autorité sur nos navires en pleine mer, aucune ne pouvant prétendre au droit de souveraineté territoriale, force nous sera de reconnaître à cet État, où abordent nos navires dans la mer territoriale, certains droits propres pour la sanction desquels lui seul pourra édicter des peines. Nous le voyons, le droit pénal maritime est forcément international.

Pour les droits reconnus propres à l'État riverain, il faudra étudier et connaître sa législation interne : lui seul réglera, par exemple, la police de ses ports, sa législation douanière, la pêche côtière et le cabotage dans ses eaux maritimes, et nos navires tomberont sous sa juridiction pénale

au même degré et au même titre que s'ils contrevenaient aux lois françaises dans nos eaux territoriales ; et, dans ce cas, il ne resterait à nos consuls et commandants de navires de guerre qu'à faire les démarches nécessaires pour que ces prévenus soient traités avec humanité, défendus et jugés impartialement (1).

— Examinons enfin la pleine mer : ici point de législation uniforme, point d'autorité souveraine capable d'édicter ses lois sur tous les navires qui la parcourent et cela à quelque nations qu'ils appartiennent, aucune puissance n'étant organisée entre elles et au-dessus d'elles, chargée de constituer par déclaration formelle leurs droits à toutes. Sans doute, on admet le principe de la territorialité des navires en vertu duquel, considérant en quelque sorte chacun d'eux comme une portion détachée du territoire dont il bat légitimement pavillon, on appliquera à son bord la loi pénale de ce pays ; mais cette loi n'aura elle-même d'empire que pour réprimer les faits consommés à bord, sans conséquence à l'extérieur et n'ayant porté aucune atteinte à un navire de nationalité étrangère; ce seront notamment des actes d'indiscipline bravant l'autorité du capitaine et ne touchant en rien à l'existence d'une loi étrangère.

Pour les faits commis à bord et dont les suites fâcheuses, se faisant sentir pour des navires de nationalité étrangère à la nôtre, ont produit leurs effets à l'extérieur, il nous est impossible de récuser en tous cas la loi pénale étrangère : ces actes

(1) Ordonnance 29 oct. 1833, art. 23, sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine marchande.

le plus souvent n'ayant eu lieu que par notre impossibilité de les prévenir. Nous faisons allusion à la piraterie : le fait par un navire de courir les mers en pillant tous ceux qu'il rencontre, sans consulter d'autre mobile que celui de son intérêt, le rend justiciable des lois pénales de toutes les nations : s'en emparer constitue un acte de légitime défense. La loi pénale du capteur s'applique quant à la procédure et quant aux peines à infliger. Aucun texte de loi n'a besoin de définir ce crime de droit des gens ; c'est un fait brutal qui s'impose, et nous nous trouvons là en présence d'un cas exceptionnel qui, en dehors d'une loi positive, peut cependant être puni par toutes.

Ici s'arrêterait notre revue des sources du droit pénal maritime si nous avions eu à étudier notre sujet en nous reportant à quelques années en arrière, mais un facteur nouveau apparaît qui, ayant commencé avec les traités d'extradition, se développe chaque jour et qui, nous le croyons du moins, est appelé à occuper en notre matière une place prépondérante : nous avons nommé les conventions internationales en droit pénal. « Comme tous les États, dit Martens (1), sont également intéressés à l'extension des transactions, leur entente commune quant aux mesures à prendre pour maintenir l'ordre en mer, pour faciliter la navigation et supprimer les obstacles qui la gênent, est aussi désirable que nécessaire. »

L'idée de pareilles conventions, où tout État qui la signe abdique, dans une certaine mesure, partie

(1) Martens, Traité de Droit International 1883, t. I, p. 497.

de sa souveraineté pour reconnaître aux États étrangers un droit de police ou même de visite sur ses navires, est en effet une mesure d'époque assez récente, et ne rentrait en aucune façon dans les conceptions de l'ancien droit. Chaque nation jalouse de son indépendance semblait douter de la nation voisine, et, cachant ses véritables sentiments sous des raisons d'humanité, admettait que le sol national devait être considéré comme un lieu d'asile pour les malfaiteurs. Partant de ce principe, on ne pouvait penser aux traités d'extradition qui, aujourd'hui, unissent tous les pays; et ces idées sont déjà vieilles qu'on suivait au commencement de ce siècle (1). Il est en effet aussi conforme à la justice absolue qu'à l'intérêt réciproque des différentes nations, qu'un malfaiteur ne puisse échapper au châtiment qu'il a mérité. Que deviendrait un navire qui, se trouvant dans un port étranger, verrait une partie de son équipage l'abandonner, et quelle autorité conserverait le capitaine, si ces déserteurs, sûrs de l'impunité, pouvaient le quitter sous le moindre prétexte?

Les facilités plus grandes de communication, mettant plus souvent en rapport les autorités des différents pays, les ont fait se mieux connaître; les traités de commerce et de navigation sont unanimes aujourd'hui, notamment pour obliger les contractants à se prêter un mutuel concours contre ces déserteurs, et forcer l'État, sur le territoire duquel le marin a cherché refuge, à

(1) Desjardins. — Cours de droit international criminel, 1889-90.

le livrer à ses juges naturels. Nous verrons plus loin à quelles formalités sommaires cette extradition est soumise.

Une fois entrés dans cette voie, les différents États la pratiquèrent davantage ; ils ne crurent pas porter atteinte à leur prestige en concédant à d'autres une partie du droit de police qu'ils étaient seuls autrefois à exercer sur leurs navires. On en vint à conclure des traités non plus en vue de l'intérêt général de la navigation, comme les traités d'extradition des marins déserteurs que nous citions tout à l'heure, mais encore eu égard à un fait propre et spécial que tous avaient intérêt à réprimer. Sans omettre les traités de 1839 et 1867 avec l'Angleterre, notons les conventions internationales en 1882 pour la pêche dans la mer du Nord, en 1884 pour les câbles sous-marins, en 1887 pour les cabarets flottants dans la mer du Nord.

Depuis longtemps, les bâtiments pêcheurs des différents États qui avoisinent la mer du Nord se plaignaient les uns des autres, des procédés de leurs voisins dans leur façon d'agir. L'un d'eux venait-il à trouver un banc plus lucratif, le bâtiment voisin arrivait coupant les filets et ne tenant aucun compte des droits acquis. Des plaintes on en venait aux voies de fait, et le désordre le plus complet régnait au milieu d'une population aussi intéressante. Dans le but de remédier à cet état de choses, le Danemark, l'Allemagne, l'Angleterre, la Belgique, la Hollande et la France conclurent, le 6 mai 1882 (1), une convention qui réglait les

(1) De Martens. — Recueil des traités, tome 9.

devoirs réciproques de ces pêcheurs et déclarait punissable le fait par l'un d'eux de contrevenir à certaines dispositions qu'elle édictait. La résistance à un navire de guerre étranger qui voulait s'enquérir de la nationalité de ce pêcheur était punissable comme la résistance à un navire de guerre national. Chaque pays signataire reconnaissait en outre aux autres un certain droit de police sur ses navires. — Comme suite à ce traité, le 16 novembre 1887 (1) intervenait entre les mêmes puissances un autre accord ayant trait aux cabarets flottants dans la mer du Nord. Certains industriels, s'approvisionnant pour la plupart en Allemagne, avaient organisé des comptoirs flottants dans ces parages, où ils détaillaient des alcools frelatés; sachant leur clientèle peu fortunée, ils troquaient ces liquides contre les poissons que les marins venaient de prendre. Ceux-ci trouvaient là un moyen trop facile pour s'adonner à l'ivrognerie, et il en résultait d'énormes inconvénients pour l'intérêt des puissances riveraines : nous ne parlons pas de l'Allemagne, dont certains industriels peu scrupuleux y trouvaient bénéfice, mais la santé de la population côtière était trop directement en jeu, la diminution du produit de la pêche, la misère de ces familles de matelots était trop imminente, pour que l'on n'y remédiât pas : c'est ce que fit notre convention en accordant, même aux étrangers, droit de police sur nos navires (2).

(1) J. Offic. n° 231, 1887.
(2) Renault, à son cours. Droit international, année 1887-88.

Notons encore la convention de 1884, conclue dans le but de protéger la rupture des câbles sous-marins faite par négligence en pleine mer, et d'assurer la pose et la réparation de ces câbles. Nous y voyons défini un fait punissable, et la France, comme toute autre nation signataire, admettre un certain droit de police et de contrôle des bâtiments de guerre de nationalité étrangère sur nos navires.

Toutes ces conventions se bornent à dégager le fait punissable qu'elles veulent atteindre, et à reconnaître aux États signataires le droit de les constater. Quant à la peine à édicter, quant à la force probante des procès-verbaux, chaque État s'en rapporte à la législation interne pour assurer l'exécution de la convention (1) : le système pénal des différents États n'étant pas partout le même, on n'a pas voulu dans la convention indiquer une peine déterminée qui aurait pu ne pas correspondre à l'ensemble de telle législation spéciale.

Nous ne voulons pas ici nous arrêter aux difficultés d'ordre public qui pourraient naître au sujet de ces conventions ; nous supposons leur absolue validité, admettant qu'elles ont été conclues par chaque État en conformité des règles que lui imposait sa propre constitution. Toutefois il nous faut examiner une question intéressante que souleva un jugement du tribunal correctionnel de Boulogne-sur-Mer, le 25 fév. 1885 (2), et qui nous

(1) Il arrive souvent que ces lois de chaque État sont faites à une époque très éloignée de la convention. Aucune loi n'a encore été votée en France pour sanctionner la convention de 1887. Le J. Off. 1er fév. 1890 convoque les bureaux de la Chambre pour nommer une commission à cet effet.

(2) Revue internationale de Droit maritime. Autran, année 1885-86, p. 114.

montre d'ailleurs l'esprit de parfaite justice qui présida à ces conventions. Chaque État n'entend punir ses nationaux pour le fait déclaré coupable que si les autres puissances ont satisfait à l'engagement qu'elles ont pris de punir leurs propres navires dans le même cas et ont rendu dans ce but une loi pénale spéciale. « La mise en vigueur de la présente loi (dit l'art. 24 de la loi du 15 janvier 1884 sur les infractions dans la mer du Nord) sera provisoirement suspendue jusqu'au moment où les autres puissances signataires de la convention du 6 mai 1882 auront édicté les pénalités prévues par l'article 35 de cette convention. »

Il en résulte que dans ce cas notre loi ne devient exécutoire que du jour où tous les États ont rendu la leur, et où la dernière a été portée officiellement à la connaissance des intéressés par un acte de l'autorité administrative.

Le 25 fév. 1885, dit notre arrêt, un maitre-pêcheur, nommé Julien, était poursuivi devant le tribunal correctionnel de Boulogne, pour avoir, le 7 août 1884, coupé et croché des filets de bateaux pêcheurs anglais, fait prévu par les articles 18 et 19 de la convention. Le prévenu reconnaissait la matérialité du fait qui lui était reproché; il prétendait aussi connaitre le décret du président de la République du 5 avril 1884 qui avait promulgué notre loi du 15 janvier de la même année. Mais aucun acte n'avait été porté en France publiant la loi allemande du 30 avril 1884 dernière, loi faite en exécution de la convention ; il était légitimement en droit de ne pas la connaitre. Force fut donc au tribunal de Boulogne de l'acquitter, en se basant sur notre article 24.

On admet dans l'espèce qu'un avis du commissaire de l'inscription maritime affiché au port d'attache du bâtiment pêcheur eût suffi pour faire rejeter ces prétentions de la défense, notre loi ayant été promulguée régulièrement par le chef de l'État (1).

— Avant d'examiner plusieurs cas où, suivant nous, de semblables conventions s'imposent dans un bref délai, il semble intéressant de rechercher si cette source du droit maritime n'offre pas quelques inconvénients.

Le principal grief qu'on puisse leur adresser est de créer une pénalité purement relative (2) : tel fait sera puni s'il est commis à l'égard du navire d'un pays qui a pris part à la convention ; le même fait ne le sera pas s'il a lieu à l'encontre d'un autre dont l'État n'a pas participé au traité. Tout dégât porté par négligence au câble d'un État signataire sera forcément punissable ; nos navires, au contraire, échapperont à toute répression si le même acte s'adresse à un câble d'un pays n'ayant pas pris part à la convention faite en vue de protéger les câbles sous-marins. Dans les deux hypothèses la perversité de l'agent reste la même, le fait est également dommageable ; dans un cas cependant il échappe à toute répression, par suite d'une circonstance qui lui est absolument étrangère. Il y a là, a-t-on dit, quelque chose d'anormal et qui est de nature à énerver l'efficacité de ces conventions pénales. Ces idées n'avaient point échappé aux juris-

(1) Revue internationale de Droit maritime, année 1885-86, p. 353.
(2) Ortolan et Desjardins. Éléments de Droit pénal, tome I.

consultes et aux diplomates qui, réunis à Paris en 1882, établirent les premières bases d'un accord international ayant pour but la protection des câbles sous-marins. Après des discussions assez vives, l'idée de justice absolue céda le pas à celle de l'intérêt des États contractants (1). On renonça à déclarer punissable le fait par un navire d'endommager le câble d'un État qui aurait voulu rester étranger à l'œuvre commune; de la sorte on espérait donner une efficacité plus grande à la convention en forçant toutes les puissances à venir y adhérer.

L'acte que nous étudions ici ne produit son effet qu'en pleine mer, chaque puissance se réservant d'édicter dans ses eaux territoriales telle sanction qui lui conviendrait; il y a là, remarque notre éminent maître, M. Renault, un défaut d'homogénéité auquel il eût été possible de remédier, chaque câble pouvant donner lieu à l'application de trois lois pénales différentes suivant le tronçon où a eu lieu la rupture. Sans porter atteinte à leur souveraineté, les différents États, comme cela a lieu d'ailleurs dans les gares mixtes, eussent pu renoncer à définir les faits punissables dans leurs eaux territoriales et s'en référer de ce chef à la convention (2).

Un autre inconvénient se présente pouvant résulter de ces traités. Ils peuvent forcer une puissance à une institution nouvelle en contradiction absolue avec sa législation pénale interne : nous en trou-

---

(1) Brochure de M. Renault sur la protection des câbles sous-marin, extraite de la revue de Droit international.
(2) Id. Renault.

vons un exemple dans l'article 34 de la convention de 1882 et dans l'art. 9 de celle de 1884. Les infractions que nos traités avaient pour but de réprimer sont en général commises par des marins dont la situation de fortune est assez précaire et s'adressent à des matelots (du moins pour la convention de la mer du Nord) qui n'ont comme unique ressource que le produit de leur pêche. L'incertitude des poursuites à exercer serait de nature à les faire hésiter à se plaindre devant l'autorité compétente du délit dont ils ont été victimes ; par suite l'efficacité de la convention se trouvait singulièrement atteinte. Pour remédier à cet état de choses, on décida que la poursuite des délits prévus par nos traités devrait être exercée par « l'État ou en son nom » : cela présupposait l'existence d'un ministère public chez tous les peuples signataires, et il se trouve qu'en Angleterre cette institution n'existe pas comme base de la juridiction pénale. — A l'objection que nous présentons ici, il est d'ailleurs aisé de répondre. Chaque puissance est libre d'adhérer à la convention; elle seule est juge de savoir si une règle, sur laquelle tous les autres contractants tombent d'accord pour la juger indispensable, blesse trop directement son organisation intérieure pour qu'elle puisse y souscrire, ou si, au contraire, elle doit faire ce sacrifice dans le but de réprimer un acte qui lui préjudicie gravement. Du reste, si, à notre époque, le système pénal est encore assez varié quant aux peines à appliquer, suivant en cela les mœurs de chaque peuple (ainsi que nous pouvons en juger d'après le cours de M. Desjardins sur le droit criminel international) (1)

(1) Faculté de Paris, année 1889-90.

la procédure tend à s'unifier. L'Angleterre même au début de ce siècle ignorait complètement l'institution du ministère public; on craignait dans les Cours de district une trop grande immixtion du pouvoir central.

Dans ce pays le juge pénal est en quelque sorte un arbitre, le plaignant lie l'instance, soutient ses conclusions, et le juge décide entre celui qu'on dit coupable et la prétendue victime. Il en fut ainsi du moins jusqu'en 1879, époque à laquelle un bill du 3 juillet intervint, posant les bases de cette institution généralement admise dans les autres États; il créait un directeur des affaires criminelles, placé sous la surveillance de l'attorney général ; des sociétés se formèrent pour poursuivre certains faits, notamment les gravures obscènes; les grandes villes même nommèrent des officiers dont la seule mission consistait à poursuivre des faits qu'elles ne pouvaient tolérer. De la sorte nos conventions de 1882 et 1884 ne font que suivre l'impulsion donnée par le bill de 1879, et ramènent à un principe général des hypothèses qui autrefois eussent constitué des cas absolument anormaux dans la législation anglaise.

Nous avons répondu victorieusement, nous le croyons du moins, aux objections qu'on pourrait émettre pour écarter les traités comme source du droit pénal maritime. Nous persistons par suite à défendre cette idée que tout à l'heure nous trouvions sous la plume de Martens (1) : « L'entente commune des différents États quant aux mesures

(1) De Martens. Traité de Droit international, op. cit.

à prendre pour maintenir l'ordre en mer..... est aussi désirable que nécessaire. » Ainsi, en matière de signaux à adopter en mer par tous les États pour prévenir les collisions, en matière de sauvetage, en ce qui concerne le signalement extérieur des navires, l'entente est à désirer entre les différentes nations maritimes, édictant des règles uniformes, posant le principe d'une sanction pénale et donnant même le droit aux marines nationales de constater les différentes infractions commises par la marine marchande.

1° *Abordage.* — Nous voulons parler du cas où par suite d'inobservation d'un règlement, par maladresse ou négligence, le capitaine d'un navire endommage ou détruit en mer un autre navire. Un rapport de l'amiral Jaurès, inséré dans la *Revue maritime* (1), nous instruit sur l'importance de la matière : de 1867 à 1871, c'est-à-dire en l'espace de 5 ans, 11,021 abordages auraient eu lieu, par suite 22,042 navires avariés, dont 5,412 sérieusement endommagés et 854 coulés. D'après l'étendue du désastre il faut juger de l'intérêt qu'auraient les différentes puissances à se réunir et à s'entendre pour y remédier. Le moyen le plus pratique et le plus sûr serait d'admettre par traité un système uniforme de feux et de signaux pour tous les navires, quelle que soit leur nationalité ; chaque nation s'engagerait à la faire adopter par sa marine et à édicter des peines sévères contre qui y contreviendrait ; on pourrait admettre aussi un certain droit de police internationale donnant à tout navire

(1) Revue maritime et coloniale, février 1874, p. 497. — Rapport de l'amiral Jaurès.

de guerre étranger le droit de constater l'infraction à ce règlement, quitte à chaque législation interne à régler en ce qui la concerne la force probante de ces procès-verbaux ; tout navire encore qui n'aurait pas suivi les règles adoptées pourrait être présumé (et dans ces cas la preuve contraire est assez difficile à établir) l'auteur responsable de l'abordage vis-à-vis du navire avarié.

En émettant ce vœu, nous ne faisons d'ailleurs que suivre un mouvement d'opinion qui s'est fait jour dans plusieurs conférences. C'est ainsi qu'une conférence internationale, réunie à Londres en 1887, a émis à l'unanimité, dans sa séance du 28 juillet, le vœu suivant: « qu'on doit appeler l'attention des autorités compétentes dans toutes les nations maritimes sur la nécessité de punir toutes les violations du règlement international relatif aux règles des feux à la mer » (1) ; même vœu dans les conclusions du rapport de l'amiral Jaurès en 1874, que nous citions tout à l'heure (2). L'Académie des sciences, dans sa séance du 20 juin 1887, n'est pas restée étrangère en nommant à cette date une commission chargée d'étudier les mesures à prendre pour prévenir ces collisions (3) ; d'autre part, les gouvernements des États-Unis, de la Grèce, du Portugal, de la Russie se sont déclarés prêts à une entente. Espérons que M. Riondel, qui dans la *Revue de Cherbourg* s'est fait l'énergique défenseur de cette idée, la fera aboutir à la prochaine

---

(1) Revue maritime de Cherbourg, 5 août 1887.
(2) Revue maritime et coloniale, année 1874.
(3) Compte-rendu hebdomadaire, note de l'amiral Jurien de la Gravière.

conférence qui doit se réunir à Toulon. L'absence de toute entente est aussi dommageable que le serait pour un pays, quant à la police de ses routes, le fait de laisser toute voiture appartenant à un étranger suivre les arrêtés de police de l'État de ce dernier de ne pas imposer à tout véhicule qui circule chez lui une réglementation uniforme (1).

En 1848, la France et l'Angleterre s'entendirent pour prescrire certaines règles communes pour prévenir les collisions en mer. Plusieurs modifications eurent lieu dans la suite (2). En 1874, nouveau changement, et vingt-six nations adoptèrent ce règlement qui fut promulgué en France le 4 novembre 1879. Quelques articles ayant fait difficulté, on le suspendit un moment, et un décret du 1er septembre 1884 (3) le remplace aujourd'hui. Mais remarquons-le bien, ce règlement, qu'on nomme à tort international, ne lie en aucune façon les différentes nations qui le suivent les unes vis-à-vis des autres ; c'est un acte unilatéral fait par une nation et que les autres suivent en fait sans s'y être obligées. Chacune peut le modifier comme bon lui semble et dès qu'elle voudra le faire, point ne lui sera besoin d'en avertir les autres peuples

---

(1) Nous verrons dans un chapitre subséquent que l'État riverain conserve dans ses eaux territoriales la police de la navigation même sur les navires étrangers. (V. Caumont, dictionnaire de Droit maritime p. 111, n° 410. Angleterre : Merchant Shipping act 29 juillet 1862 art. 39) : au cas où ce règlement serait admis en matière d'abordage, sans abandonner son droit de police, chaque État signataire devrait, croyons-nous, renoncer à édicter des réglements spéciaux dans ses eaux territoriales, sinon dans ses ports.

(2) Revue maritime de Cherbourg, n°s 5 août, 21 oct., 2 décembre 1887. — V. aussi Étude de M. Banaré, capitaine de frégate, parue au n° de mai 1888, Revue maritime.

(3) Journal officiel, à sa date.

et de leur notifier sa règle nouvelle. Le principe d'une sanction pénale n'existe pas forcément, et telle nation, dont le navire s'est trouvé endommagé par la faute ou la négligence d'un capitaine étranger, ne peut s'adresser au gouvernement de celui-ci, ni, en s'appuyant sur le texte d'un traité, exiger qu'on mette en mouvement contre le coupable la justice répressive.

Sans doute la plupart des lois sanctionnent de peines sévères leurs nationaux qui ont contrevenu aux prescriptions sur les abordages : tel le Code pénal allemand (art. 145) punit de 1500 marcks le défaut de signaux (1); tel le bill anglais du 5 août 73 (v. rapport de l'amiral Jaurès) dit misdemeanor (2) celui qui s'est rendu coupable de semblable négligence.

En France toutefois il n'existe aucune loi pénale sur l'abordage. En dehors de l'action du ministre (blâme ou retrait du brevet), aujourd'hui il n'y a que les articles 319 et 320 du Code pénal qui, par la généralité de leurs termes, permettent d'atteindre le capitaine coupable de n'avoir pas observé les règlements; ils punissent en effet quiconque par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements aurait commis involontairement un homicide ou fait des blessures (3).

Il faudra donc dans ce cas, pour que l'abordage soit

(1) Perels. Droit maritime international. p. 144.

(2) Misdemeanor est un terme générique en droit pénal anglais: c'est tout délit ou crime qui n'a ni définition absolue ni pénalité propre dans la loi anglaise et pouvant entraîner la réclusion. V. rapport de l'amiral Jaurès.

(3) Tribunal de Pont-l'Évêque, 28 mai 1879 ; et Caen, 16 juillet 1879 Rec. Caen, 1880, page 275 et Sirey, 81. 2. 16).

punissable par nos articles, que la mort ou des blessures en soient résultées. Si au contraire, par suite de la même faute du capitaine, aucun accident de personne ne s'est produit, pour avoir coulé un navire et sa cargaison, un capitaine s'entendra condamner à une amende de un à cinq francs, en vertu de l'art. 471, § 15 du Code pénal, pour inobservation d'un règlement, le hasard seul l'ayant bien servi dans ce cas, car l'équipage du navire abordé était composé de marins qui, sachant nager, ont pu se sauver. Effrayé d'une telle omission, poussé aussi par l'opinion, qui dans certains cas s'était émue de la conduite inqualifiable d'un capitaine, on a cherché avec nos lois pénales à combler l'omission du législateur en appliquant des textes qui se rapprochent plus ou moins de notre sujet. Ainsi l'article 89 du décret-loi du 24 mars 1852 : « Tout individu inscrit sur le rôle d'équipage qui, volontairement et dans une intention criminelle, échoue, perd ou détruit par quelque moyen que ce soit, autre que celui du feu ou d'une mine, le bâtiment *sur lequel il est embarqué*, est puni de 10 à 20 ans de travaux forcés. » Mais tout est de droit étroit en matière répressive; et notre article, visant seulement le cas où il y a perte de navire par la faute d'un homme qui le monte, nous ne pouvons l'étendre à celui où le coupable commettant l'infraction sur son navire vient par ce fait à en couler un autre.

On a encore voulu trouver dans l'article 437 du Code pénal une sanction à notre règle : cet article vise le fait de destruction criminelle d'une *construction;* la Cour de Rennes, le 4 fév. 1847, s'est même rangée à cette opinion. Dans les considérants de son arrêt, elle prétend que le mot *cons-*

truction s'applique non seulement aux immeubles, mais à tout objet mobilier tels que les navires. Cette interprétation nous paraît inadmissible; il résulte, en effet, clairement des travaux prépatoires que le mot *construction*, sur lequel seul pèse la controverse, s'applique aux constructions immobilières seules, telles que les aqueducs. Nous ne faisons en cela que partager l'avis de MM. Faustin Hélie et Sibille (1).

Il faut donc le reconnaître, notre loi pénale n'a pas prévu le cas d'abordage délictueux. Nous n'en voulons d'ailleurs pour preuve que l'aveu même du législateur. En 1877 le Gouvernement saisit le Sénat d'un projet de loi sur les accidents et collisions en mer ; dans un titre premier, il analysait les différentes fautes qui pouvaient être commises à bord d'un navire français en matière d'abordage, et sanctionnait sévèrement chacun d'eux ; un chapitre suivant créait pour ce cas une juridiction maritime spéciale. Le projet modifié par le Sénat fut voté en seconde lecture le 18 juillet 1882 (2); le 20 du même mois il était déposé dans les bureaux de la Chambre où il attend encore.

2° *Signalement des navires.* — Chaque navire, nous le verrons, est considéré comme un territoire indépendant, ne relevant que du pays dont il bat pavillon. Aucun bâtiment de guerre étranger ne saurait en principe s'immiscer dans les affaires du bord sans porter atteinte à la souveraineté de l'État du navire visité ; dans certains cas même, l'inobservation de cette règle peut donner lieu à

---

(1) Rouen, 31 décembre 1851 (Recueil, Rouen, 52, p. 32).
(2) J. off. 1882, annexes.

des plaintes diplomatiques. D'autre part, chaque navire de guerre a droit de police sur les bâtiments de commerce nationaux, et il ne faut pas que ceux-ci prétextant une nationalité étrangère puissent se soustraire à tout contrôle. Pour parer à ces inconvénients, différentes lois internes prescrivent, sous des peines variables, à leurs navires de commerce nationaux, de porter à l'extérieur un signalement facilement reconnaissable (lettres d'une certaine dimension indiquant leur nom et leur port d'attache) : notamment la loi allemande du 28 juin 1873, § 3, punit la contravention à cette règle d'une amende de 150 marcks et de l'emprisonnement ; le merchant shipping act anglais, art. 73, § 3 (36 et 37 Vict. c. 85), d'une amende de 100 livres sterling (1), et aussi l'article 6 de notre loi du 19 mars 1852 (2). Mais ces indications ne sont pas partout uniformes ; certaines lois les compliquent encore en y ajoutant d'autres énumérations, comme le tonnage en Angleterre ; il est même des pays qui n'exigent aucun signalement extérieur (3). Nous croyons que la police de la mer gagnerait beaucoup à une entente sur ce point : obligeant tout navire à porter à l'extérieur et de façon visible son nom et celui de son port d'attache, forçant aussi le capitaine à présenter à tout navire de guerre les pièces officielles justifiant de sa nationalité. Différentes puissances sont déjà entrées dans cette voie en souscrivant aux conventions de 1882 (art. 12) et de 1884 (art. 10).

(1) Perels. — Droit maritime international, p. 66.
(2) Code Rivière : lois usuelles, à sa date.
(3) Fournier. — Administration de la marine, t. 3, p. 103, note.

3° *Sauvetage.* — Le besoin d'une répression pénale ne se fait pas seulement sentir à raison de faits dommageables commis par un navire. L'abstention dans certains cas peut être aussi coupable qu'un acte positif de vol ou de brigandage. Étant données l'importance de la navigation par mer et aussi l'étendue des capitaux que représentent aujourd'hui les bâtiments de commerce, chaque État, sanctionnant par des lois pénales les données de la morale pure, pourrait s'engager à réprimer tout défaut de sauvetage commis par une de ses embarcations, même à l'égard de navire étranger. Ce vœu a déjà été émis en 1885 au congrès international d'Anvers (solution 44) (1). Plusieurs lois étrangères punissent, en effet, sévèrement cette abstention : ainsi le Code pénal allemand (art. 747 et suiv.) et le Code italien (art. 362). En France, nous suivons encore sur ce point l'art. 2 de l'Ordonnance de 1681 (liv. 4, tit. 9) (2), ainsi conçu : « Enjoignons à nos sujets de faire tout devoir pour secourir les personnes qu'ils verront dans le danger de naufrage. » Aucune peine ne sanctionnant ce texte, force nous est de recourir à l'art. 471 § 15 du Code pénal, pour ne pas le laisser à état de lettre morte : et la peine de un à cinq francs d'amende qu'il édicte équivaut, ce nous semble, à l'absence de toute répression.

— Après avoir examiné les sources du Droit pénal maritime et discuté leur valeur quant à la forme et quant au fond, il nous faut dégager maintenant

(1) J. Dr. internat. privé 1885. p. 595 et suiv.

(2) Pardessus : Collection des lois maritimes, t. 4, p. 400.

les principes qu'elles renferment. Mais avant de le faire, nous croyons utile de tracer, dans un chapitre séparé, l'historique de notre sujet; il nous montrera le chemin parcouru et nous fera mieux comprendre les règles que nous suivons aujourd'hui.

Notre étude sera forcément incomplète, nous proposant seulement d'étudier le temps de paix. L'état de guerre, même entre pays étrangers, fait naitre pour les neutres des devoirs nouveaux que nécessite la liberté des mers: d'une part, obligation de ne pas forcer le blocus légalement notifié par un État en guerre; de l'autre, obligation de ne pas favoriser l'un des belligérants en pratiquant la contrebande de guerre. Ces mesures peuvent au besoin être rendues effectives par l'embargo, la saisie et la confiscation des navires qui contreviennent à ces prescriptions.

Notons encore un dernier point : le fait qu'a atteint la loi pénale peut donner lieu à une réparation civile. Nous avons cru pouvoir omettre cette seconde face du problème qui ne rentre pas directement dans notre étude.

Sans perdre de vue notre sujet, bien que nous occupant seulement des navires de commerce français, nous aurons souvent à citer des jugements rendus à l'encontre de navires étrangers : que ces jugements aient été rendus en France ou à l'étranger, on ne saurait nous faire le reproche de commettre une digression. En notre matière les textes font quelquefois défaut et un précédent peut en tenir lieu : l'ordonnance de 1833 sur les rapports des consuls avec la marine marchande

prescrit à ceux-ci de les invoquer au cas où ils auraient lieu de croire nos navires poursuivis à tort, avant de recourir à toute démarche officielle (1).

1) Ordonnance 29 octobre 1833. art. 23.

CHAPITRE II

NOTIONS HISTORIQUES

Il semble inutile, quand on cherche à se rendre compte du développement de la juridiction maritime, de remonter au delà du Moyen Age; de ces temps reculés, peu de textes nous restent. Le droit international maritime a peu d'importance ; les souverains, en lutte avec leurs grands feudataires, songent à rendre chez eux leur autorité incontestée avant de traiter avec leurs voisins. D'ailleurs, les moyens, dont dispose la navigation, sont assez rudimentaires, et chaque navire s'écarte peu de son port d'attache pour aller faire le commerce au loin.

Un des textes les plus anciens que nous trouvions, ayant trait à la police de la mer, est un des capitulaires de Benoit Lévite (1) ; il crée sur toutes les côtes de France des agents spéciaux chargés, au nom du roi, de veiller à la sûreté de la navigation et de réprimer les infractions qui pourraient se commettre à bord des navires. Ces magistrats, nommés *comites*, semblaient avoir des pouvoirs assez étendus; leurs attributions n'étaient pas absolument délimitées ; le nombre des infractions, la nature des peines, n'étaient pas non plus strictement définis ; c'était en quelque sorte un

(1) Pardessus, t. 4. Collection des lois maritimes, p. 223.

vinssent à jeter l'ancre dans leur terre (1). Ce point semble mis hors de doute par le texte que nous examinons en ce moment (2) :

« Lesdits comte et comtesse d'Œu disant et oppo-« sant que eux à cause de leur haute, moyenne « et basse justice, qu'ils ont en leur dite terre de « St-Valery et d'Œu, sont en saisine et possession « seuls et pour le tout, d'avoir la cognoissance, « correction et punition, de prendre amendes à « appliquer à leur profit de *toutes personnes quel-« conques demeurant en leurs dites terres ou qui « y sont trouvées*, mesmement en présent meffaict « et en tous cas criminels, ou qu'ils soient offi-« ciers dudit amiral, ou autres, *supposé encore « que les crimes aient été faits en mer* ou ailleurs « soubs les ports d'iceux. » Si ce droit s'explique facilement quant aux personnes de son fief à cause du lien de vasselage existant entre le criminel et le seigneur, on ne voit pas à priori à quel titre celui-ci pouvait connaître des faits coupables commis en mer par des étrangers. C'était là cependant un droit rendu nécessaire pour l'efficacité de la répression, étant donnés la longueur des voyages et le faible développement qu'avait la marine de guerre à cette époque. Clairac, dans ses Us et Coutumes de la mer, nous en donne en deux mots les motifs : « la raison est : *ob facilitatem testium* » (3). C'est là en effet que doivent se trouver les témoins du crime; si on attend que le navire soit de retour à son port d'attache, il est à craindre

(1) Fontanon, t. 3, p. 10. tit. De l'amiral.
(2) Weiss : Code de droit maritime international, tome 1, p. 18.
(3) Clairac: Us et coutumes de la mer, p. 448. — Règlement de la Cour du Parlement de Paris sur l'ordonnance de l'amirauté 1543 (Fontanon).

que plusieurs témoins n'aient déjà disparu, que quelques-uns rapportent moins exactement des faits qui déjà remontent à une date ancienne. Il est plus sûr aussi que le coupable n'échappera pas au châtiment de son méfait. Plusieurs auteurs contemporains ont senti le bien fondé de cet argument, et seraient disposés à faire brèche en ce point au principe de la territorialité des navires aujourd'hui incontesté ; suivant eux, « il serait de l'intérêt bien entendu de chaque pays de consentir à une modification du droit international en pareil cas, et de concéder, par convention spéciale, juridiction sur ces criminels à l'État dans le port duquel le navire a abordé (1) ».

Les seigneurs n'étaient pas les seuls à connaître des faits criminels se passant en mer : certaines villes, dont le commerce maritime était de quelque importance, avait des lois à elles propres, tâchant de protéger au delà des mers leurs bâtiments de commerce. Telle notamment était la ville d'Aigues-Mortes. Tantôt ces villes avaient acquis leurs franchises en se révoltant contre l'autorité royale, tantôt au contraire le roi les leur avait concédées à titre de faveur. Aigues-Mortes avait reçu ce droit par l'édit de St-Louis de 1246 (2) : « *ad requisicionem consulum,* dit le texte, *teneatur* « *curia nostra predicta in singulis viagiis mariti-* « *mis dare plenam jurisdictionem uni ex habitato-* « *ribus loci a consulibus presentato, qui ierit dicto* « *viagio, super omnes de regno nostro merca-*

(1) Phillimore, t. IV, p. 774.
(2) Ordonn. du Louvre, t. 4, p. 47 et 48.

« *tores.* » Tout navire quittant le port pouvait recevoir à bord un habitant de la ville. Celui-ci présenté par les magistrats municipaux recevait l'investiture de la *curia regis*, ou tribunal royal, pour exercer, durant tout le voyage, entière juridiction civile ou criminelle. Mais cette délégation une fois faite, ce magistrat, qui recevait le titre de consul, n'était pas pleinement indépendant ; à son retour, il devait rendre compte, à ceux qui l'avaient présenté, de la façon dont il avait rempli son mandat ; et ceux-ci, s'ils approuvaient les sentences qu'il avait rendues, lui donnaient partie des épices qu'il avait pu toucher. De la sorte et dans des conditions à peu près analogues, les villes de Montpellier, de Narbonne et de Marseille (1) déléguaient sur leurs navires un de leurs habitants, avec mission d'y connaître de tous faits de mer.

Mais au milieu de ce fractionnement des villes et des États, au milieu de ce mélange des races, il était nécessaire d'établir, en faveur des étrangers, une institution capable de les protéger au delà des mers. Chacun demeurait assez défiant vis-à-vis de toute souveraineté dont il ne relevait pas directement ; aussi les principales villes du royaume cherchèrent-elles à obtenir des souverains étrangers l'autorisation d'avoir dans leurs États des magistrats nationaux chargés de rendre la justice à leurs sujets (2). C'est ainsi que nous voyons des traités passés par la ville de Narbonne, en 1262,

---

(1) Statut de Marseille, ch. 35 §§ 1 et 3, rapporté par Pardessus. Collection des lois maritimes, t. IV, p. 259.

(2) Cauchy. Droit maritime international, p. 311.

avec Perpignan et avec le roi de Sicile, en 1340, avec l'empereur grec, en 1356 avec le grand maître de Rhodes (1). Ce fut surtout à l'époque des Croisades, comme nous le voyons, que commença la création des consulats ; après avoir noué des relations commerciales dans ces expéditions lointaines, les croisés cherchèrent par tous les moyens à les affermir, et il semble qu'ils aient attaché un grand prix à cette institution nouvelle (2). En général, ces actes d'établissement étaient, au début du moins, unilatéraux et portaient le titre de Capitulations (3). Ils reconnaissaient à la ville le droit d'avoir un consul ; mais quant à l'étendue des droits de celui-ci, ils dépendaient uniquement du bon vouloir de celui qui l'avait concédé, et celui-ci se réservait de retirer son autorisation quand bon lui semblerait. Mais peu à peu les villes ne se contentèrent plus de ces avantages éphémères ; elles obtinrent à titre de droit permanent la possibilité d'avoir ces agents, et réglèrent elles-mêmes, avec la permission du souverain local, la juridiction tant civile que criminelle qu'ils pouvaient exercer sur les navires de leur propre nationalité. Chez ces juges maritimes on recherchait d'ailleurs davantage la connaissance pratique de la navigation maritime et des besoins du commerce que la connaissance théorique des lois, et on préférait les marchands aux jurisconsultes. Pour peu qu'il y eût des recherches à faire, quelques questions de droit à étudier, ces juges cherchaient à s'adjoindre

(1) Pardessus, op. cit. passim.
(2) Martens. Droit international, tome 2, p. 95.
(3) Hautefeuille. Histoire du Droit maritime, p. 98.

des hommes de loi; mais jamais ils ne leur laissaient la décision du litige, et les réponses de ces derniers ne les liaient pas plus que ne sont liés aujourd'hui nos magistrats par des rapports d'experts.

Quelle était, au milieu de ce morcellement de la souveraineté, l'autorité du roi sur les navires français? Longtemps il n'eut dans son propre ressort qu'une faible étendue de côtes, notamment la Normandie (1); il y exerçait sa juridiction comme tout autre seigneur sur ses terres; ses pouvoirs, de ce chef, étaient délégués à un haut dignitaire qui prenait le nom d'amiral, et, ainsi que l'atteste l'ordonnance de Charles VI, il défendait à « aucunes personnes quelconcques décider, « cognoîstre et déterminer des causes et matières « de la mer et des cas commis en icelle ny ès « grèves d'icelle par quelques personnes que ce « soient, tant criminellement que civilement » (2). Quelquefois il exerçait ce droit en appel d'un seigneur haut justicier, qui en connaissait en premier ressort.

Comme on le voit, l'amiral avait une quasi-souveraineté sur la mer; une fois nommé par le roi, son indépendance était presque absolue tant qu'il restait en charge (2). Il avait des juges propres : juges d'amirauté en première instance, et comme tribunaux d'appel les *Tables de marbre ;* les uns et les autres rendaient la justice en son nom. Les édits et ordonnances du roi sur le fait

---

(1) Ordonnance de Charles VI (1400). — V. Fontanon, tit. De l'amiral.
(2) Fournier. — Administration de la Marine, t. 3, p. 2.

de l'amirauté n'étaient exécutés qu'avec son assentiment qui, de la sorte, remplaçait l'enregistrement des parlements ; ceux-ci, d'ailleurs, ne lui contestaient pas sa prérogative en matière maritime, ainsi que l'atteste Valin dans son Traité des Prises (1).

A mesure que le domaine royal s'aggrandit par la réunion des provinces à la France, l'amiral de France reçut dans ses attributions les pouvoirs des grands feudataires; et Richelieu voyant cette charge prendre chaque jour une énorme importance, la supprima un moment pour en remplir les fonctions (2). L'amirauté de France, depuis plus d'un siècle, ne se bornait plus à juger dans les domaines du roi les crimes et délits concernant la navigation maritime, comme le faisaient les seigneurs dans leurs fiefs (3). Les rapports par mer se développaient chaque jour, apportant en France certains produits pour lesquels l'industrie française ne pouvait rivaliser ; celle-ci semblait en prendre ombrage. Les seigneurs se laissaient influencer par ces haines locales; aussi, dès qu'ils avaient à connaître d'une infraction commise par un navire étranger, mettaient-ils de côté l'équité pour châtier avec une extrême rigueur. Le roi voulut y mettre bon ordre, et dès 1554 (4), une série d'ordonnances furent rendues, par lesquelles l'amiral de France devait évoquer, au profit de ses juges, toutes les causes civiles ou criminelles concernant les étrangers.

---

(1) Valin. — Traité des Prises, p. 219.
(2) Dall. pér. au mot Organisation maritime. Historique
(3) Pardessus, op. cit., t. 4, p. 227.
(4) Fontanon. — Tome 3, tit. : De l'Amiral.

Ce fut à cette époque, c'est-à-dire aux XV[e] et XVI[e] siècles, qu'on chercha à dégager scientifiquement la nature du droit reconnu à l'état riverain sur cette portion de la mer qui baigne ses côtes, par suite aussi la juridiction plus ou moins étendue qu'il faut lui attribuer sur les navires qui la parcourent (1). En cet endroit, chaque nation peut exercer sa surveillance de façon continue et rendre efficaces les ordres qu'elle donne. Toute infraction commise dans ces eaux l'intéresse de plus près, car le trouble qu'elle y cause est de nature à impressionner davantage les habitants du littoral. De même, si une nation, dans le but de favoriser l'industrie ou l'agriculture, interdit l'importation de toute une classe de produits, le fait par un navire chargé de marchandises prohibées de louvoyer près de ses côtes peut lui donner de légitimes sujets de suspicions ; elle pourra exercer le droit de visite à son bord et le menacer de peines sévères. Dès le XIV[e] siècle, au dire d'Azuni (2), Balde reconnaissait déjà le principe de la mer territoriale. Au XVI[e] siècle, Bodin, dans son livre *de republica* (3), constate que le droit du prince riverain sur les eaux baignant ses États était communément admis dans tous les pays : « *Jure quodammodo principum omnium maris accolarum,*

---

(1) Au cours de nos recherches, nous avons eu la bonne fortune de trouver au ministère de la Marine, sous le n° 901 du catalogue, une brochure : « La Liberté des mers par C — S. 1807. Turin ». Elle abonde en indications de textes de l'ancien droit sur notre sujet, et se recommande, à ce titre, à qui voudrait l'approfondir au point de vue historique.

(2) Azuni. Droit maritime de l'Europe, chap. II, art. I, cité par Nuger, thèse de doctorat.

(3). (Bodin lib. I cap. 10 ; et *de repressaliis*, cap. 2, n° 3).

communi receptum *est ut princeps legem ad littus accedentibus dicere possit.* » Quel était au juste la nature de ce droit reconnu au souverain local ? Si cette portion de la mer était considérée comme le prolongement du territoire, il fallait lui reconnaître les mêmes droits que ceux exercés dans ses propres États : alors même qu'il se fût trouvé un consul de la nationalité du navire dans le port où celui-ci abordait, la juridiction locale devait connaître exclusivement de toute infraction commise à bord du navire dans la mer territoriale ; et ce droit n'était en rien diminué par ce fait que l'acte étant d'ordre purement intérieur n'avait causé aucun trouble dans ses parages. Si, au contraire, le droit de souveraineté n'était exercé que pour la protection de certains droits propres à cet État, notamment pour assurer ses lois de douanes, pour empêcher les navires étrangers d'importer des maladies contagieuses, son droit de juridiction était limité par cela même, et le consul pouvait connaître de toute infraction relative à la discipline intérieure. Quel fut au juste le système suivi dans les différents États ? aucun texte ne nous permet de donner une solution catégorique, et il est permis de penser qu'il variait suivant les différents pays. Toutefois un fait semble certain : c'est qu'on donnait à cette portion de la mer une plus large étendue qu'aujourd'hui : soixante milles, disaient Balde et Bodin (1). Cæpolla admettait

(1) Balde (titre *de rerum divisione;* et loi 3 au Code, titre de *nautico fœnore).* — Bodin (*de republica*, lib. I, cap. 10 ; et *de repressaliis*, cap. 2, n° 3).

cent milles (1) avec Solorzan et Casareghis. Chaque État, toujours en garde contre les pirates, semblait vouloir reculer ses limites même en des lieux où effectivement il ne pouvait exercer sa puissance, sans consulter d'autre mobile que son arbitraire. Loccenius et Grotius admettaient une autre base et fixaient l'étendue des eaux territoriales à deux journées de la côte (2); le droit de police de l'État riverain variait de la sorte avec chaque navire, suivant que celui-ci était plus ou moins fin voilier; c'était là encore une inconséquence qu'on ne pouvait du moins reprocher au système de Bodin. Notons enfin Valin qui, dans son commentaire de l'ordonnance de 1681 (liv. 5, tit. I), rapporte un troisième système; partant de l'idée autrefois admise que la portion de mer avoisinant les côtes faisait jadis portion intégrante de ces dernières, il reconnaissait droit de juridiction au souverain local dans tous les points que la sonde pouvait atteindre; dans les parages, au contraire, où la sonde ne trouvait pas le fond, il admettait comme base celle que nous suivons en tous cas aujourd'hui, c'est-à-dire la portée du canon.

Quelle était la nature de ce droit reconnu sur la mer voisine des côtes ? Nous constaterions ici la même divergence que pour l'étendue de mer sur laquelle il s'exerce. Toutefois si nous mettons à part Sarpi (3) qui, au XVI[e] siècle préten-

---

(1) Cæpolla (*de servit. præd.* XXVI, n° 14. — Solorzan (*de jure indiar.*, tome I, lib. 2, cap. 6, n° 22). — Casareghis (*de comm. disc.* 186, n°s 1 et 2; *disc.* 174. n°s 1 et 2).

(2) Loccenius (*de jure maritimo*, lib. I, cap. 4, § 6). — Grotius (*de jure bell. et pac.*, lib. 2, cap. 3, § 13, n° 2).

(3) Nuger, thèse de doctorat.

dait que « les villes sont maîtresses d'une portion de la mer, telle qu'il le faut pour leurs besoins sans nuire à ceux des autres », les jurisconsultes, il faut le reconnaître, soutenaient pour la plupart l'assimilation complète du territoire maritime au territoire continental. Nous avons vu Bodin prétendre que « *princeps legem ad littus accidentibus dicere possit* ». Cœpolla est encore plus formel « *dicuntur habere jurisdictionem etiam in mare vicino secus in terra et in territorio* (1) ».

De la mer territoriale il y a lieu de rapprocher certaines parties de la mer qui ne sauraient participer aux avantages de la pleine mer ; nous voulons parler des golfes, détroits ou mers intérieures. Les textes anciens que nous avons pu consulter ne nous donnent même pas les idées vagues que nous trouvions tout à l'heure quant à la nature du droit reconnu aux riverains sur les navires étrangers qui y séjournent ; ils se bornent seulement à reconnaître un certain droit d'empire, *jus quoddam imperii*. Selden (2), cherchant à délimiter les droits réciproques de ces co-riverains dans les parages qui les avoisinent, dit que chacun jouira du droit d'empire jusqu'au milieu de la mer intérieure ou du détroit, à proportion du domaine et de la superficie des terres qu'il possède ; toutefois, s'ils le préfèrent, une convention pourra intervenir entre eux leur permettant de jouir indivisément de cet attribut de leur souveraineté (3).

---

(1) Cœpolla : *de servitutibus prædiorum*, XXVI, n° 14.
(2) Selden, *mare clausum*, lib. 2, cap. 20.
(3) La discussion que souleva la liberté des mers, et par suite le droit reconnu autrefois en pleine mer à chaque peuple sur ses navires, trouverait ici sa place : nous nous réservons de la tracer au chapitre suivant.

Il ne suffit pas d'étudier le mode de répression dont était passible chaque navire pour les faits délictueux commis en mer ; celui-ci pouvait avoir commis les plus graves exactions et avoir réussi à faire disparaître jusqu'à la moindre trace de son crime. Pour que la sécurité fût complète, il fallait que l'autorité publique fût à même de faire surveiller par des agents spéciaux les navires marchands dans leurs voyages : ce soin devait revenir à la marine militaire ; par sa présence elle devait en imposer à qui voudrait sur mer exercer le brigandage, et relever tous les éléments de délits qu'on ne pouvait laisser impunis. Mais pour créer cette marine, il fallait au souverain de grandes ressources dont il ne put disposer tant que la France fut divisée en une multitude de souverainetés indépendantes. On laissa à la marine marchande le soin de se protéger elle-même, et, pour rendre cette mesure effective, les navires prenaient l'habitude de voyager de conserve. Ainsi l'atteste le « Consulat de la mer » dont la rédaction, suivant le plus grand nombre des publicistes, se place au XIVe siècle. Clairac, dans ses Us et Coutumes de la mer, cite une ordonnance de Philippe II, qui de ce devoir fait une obligation, et la sanctionne par des peines assez graves. Ces navires élisaient entre eux un vice-amiral et faisaient des ordonnances pour s'assister et se secourir. Rencontrait-on un pirate, qu'il fût français ou étranger [après un examen sommaire « sans forme, ni figure de procès » disaient les textes (1)], le vice-

(1) Valin. — Sur les art. 1 et 5, tit. 9, liv. 1, ord. 1681, cité par Ste-Claire-Deville : Du crime de la piraterie, p. 7.

amiral rendait contre lui une sentence capitale, et, sans qu'on laissât la moindre place à l'appel, on exécutait les coupables au haut du grand mât, le navire étant considéré comme de bonne prise. Mais ces associations ne se bornaient pas à la défensive; souvent elles devenaient elles-mêmes la source de la piraterie en pleine paix (1); plus elles étaient nombreuses, plus elles payaient d'audace, et la justice que le vice-amiral était présumé rendre donnait lieu à beaucoup d'abus.

L'autorité royale ne pouvait rester insensible aux plaintes qu'on lui adressait; ne pouvant faire surveiller les navires de ses sujets par ses officiers, de façon à leur enlever toute idée de crime, elle soumit leur départ à des mesures préventives; dans ce but elle exigea d'eux une caution. En même temps l'amiral devait s'assurer de la composition du navire et de son armement; un règlement de François I, daté de 1517, semble être le premier à édicter ces règles (2) : « Pour obvier « à plusieurs larcins et maux qui se commettent « en mer, dit l'article 22, les navires de nos sujets « ne pourront aller en lointain voyage sans con- « sentement d'amiral et sans caution juratoire de « ne pas mesfaire. »

Mais l'expérience démontra que ces mesures étaient impuissantes : aussi le besoin d'une force armée régulièrement constituée se faisait-il vivement sentir. François Ier fut le premier qui composa une marine militaire avec des vaisseaux distincts de ceux du commerce et placés sous

---

(1) Ortolan. — Diplomatie de la mer, p. 220.
(2) Fontanon. — Tome III, tit. De l'amiral.

l'autorité de l'amiral (1). En 1629, l'ordonnance préparée par Michel de Marillac, que par une ironie inexpliquée on nommait code Michaud, créa une flotte organisée (art. 430). Dès lors, sauf le cas de légitime défense et lorsqu'il était impossible de se rendre maître du pirate pour le ramener devant les juges de l'amirauté, le commandant du vaisseau de guerre eut seul le droit de le faire traduire, devant lui pour prononcer, s'il le jugeait coupable, la peine capitale.

Nous arrivons ainsi à l'ordonnance de 1681 (2) qui, rédigée par les soins de Colbert, fait époque dans l'histoire de la juridiction maritime tant civile que criminelle, tant française qu'étrangère. Elle coordonne et combine les différentes lois et usages que suivaient alors les différents pays. Nos rois ayant déjà réuni de nombreuses provinces à la France, une certaine unité commence à régner. Il nous faut rappeler les grandes lignes de cette ordonnance ; non seulement elle nous fera connaître la part de juridiction qu'avait sur nos navires l'amirauté de France, mais aussi celle que prétendaient exercer les souverainetés étrangères : dans ses traits principaux, c'était la même que celle de l'amirauté de France sur les navires étrangers.

On ne voit plus un habitant recevoir pour un voyage délégation du souverain pour y exercer la justice criminelle avec les pouvoirs les plus étendus et les plus vagues. « Maître sur son bord

(1) Dalloz alp.: Organisation maritime, historique.
(2) Isambert. — Recueil, à sa date.

après Dieu », le capitaine y résume tous les pouvoirs ; officier administratifs il rédige les actes de l'état civil sur son navire ; s'agit-il de matières criminelles, il remplit, dans certains cas graves, le rôle d'officier de police judiciaire et, pour de moindres infractions, il devient le seul juge. Cette délégation faite au capitaine des attributs de la souveraineté semble d'ailleurs remonter à une époque bien antérieure à notre ordonnance ; Clairac (1), reproduisant l'article 46 de l'ordonnance de 1584 et aussi le chapitre 163 du Consulat, dit : « En cas de crimes et excès commis dans le bord, la peine légale desquelles excède et pousse au-delà l'autorité du maître, lors le maistre et officiers se doivent asseurer des délinquants, les mettre et tenir sous boucle, et au retour les présenter à justice ». Mais il semble certain que la discipline s'exercait aussi de façon plus brutale ; elle ne consiste pas uniquement, comme aujourd'hui, à frapper le coupable dans sa liberté d'action où à lui infliger une amende, le capitaine pouvait se livrer à des voies de fait dans le but de réprimer toute atteinte à son autorité ; « son jugement, dit encore l'auteur des Us et Coutumes, restreint la correction du maitre à un soufflet ou coup de poing que le marinier doit souffrir » (2).

Si l'ordonnance de 1681 reconnaissait au capitaine des pouvoirs assez vastes, du moins réclamait-elle de lui certaines conditions de capacité : il devait avoir navigué pendant cinq ans et subi

(1) Clairac. Us et Coutumes, p. 63. — Dumoulin, sur la coutume de Paris, § 3 glose 3, nombre 7.

(2) Clairac. Us et Coutumes de la mer, p. 61.

un examen sur le fait de la navigation devant deux anciens maitres et en présence des juges de l'amirauté (1). Comme sous l'ordonnance de 1584 que nous voyions tout à l'heure, les attributions du capitaine n'étaient pas illimitées: il ne pouvait prononcer que des peines légères, et encore lui fallait-il prendre l'avis des pilotes ou contre maitres (liv. 2, tit. I, art. 22). S'agissait-il de faits plus graves, on exigeait alors de plus grandes garanties pour prononcer la peine ; le capitaine se bornait à instruire l'affaire et, à son retour, remettait le coupable aux mains de l'amirauté (art. 23). Celle-ci, du reste, conservait une juridiction absolue sur tout ce qui avait trait à la navigation ; comme autrefois avec l'article 2 de l'ordonnance de 1584, elle avait « congnoissance, jurisdiction et diffini- « tion de tous faits, querelles, différens, crimes, « delicts et malefices... commis sur la mer et « grève d'icelle ». Ce n'était pas seulement les navires français qui relevaient d'elle, mais aussi ceux des étrangers, dès lors qu'ils abordaient dans nos ports. Ses tribunaux étaient disséminés sur toutes nos frontières maritimes. Le guet de la mer était organisé pour exercer la police de la navigation sur la côte, et l'action de surveillance et de protection du gouvernement en mer était assurée par la marine militaire.

Sauf le cas de crime de piraterie, l'ordonnance soumettait à notre juridiction exclusive la connaissance des faits délictueux commis par nos navires en pleine mer. Celle-ci étant libre, aucune nation

---

(1) Ordonn. 1681, liv. 2, tit. 1, art. 1.

ne pouvait prétendre y commander à des vaisseaux étrangers, et chacune, assumant sa part de responsabilité, devait assurer la répression des infractions commises sur ses navires.

C'était d'ailleurs pour ceux-ci une mesure de protection, car elle évitait l'ingérence d'une autorité étrangère. Les souverains anglais avaient à plusieurs reprises nié ce principe ; Elisabeth d'Angleterre, notamment en 1598 après la paix de Vervins, avait émis la prétention de faire visiter les bâtiments français se rendant en Espagne (1), et Charles Ier allait trouver plus tard un Selden pour soutenir dans le *Mare clausum* que la mer pouvait être soumise à l'empire d'une nation. De cette règle devraient découler plusieurs conséquences : d'abord le droit pour ce peuple souverain de la mer d'en interdire l'accès aux navires étrangers, et, au cas où il viendrait à le permettre, la faculté pour lui d'exercer à leur bord tout acte de police et de juridiction. De même on avait vu les Portugais interdire aux autres peuples la navigation aux Indes orientales ; l'Espagne, exclure les navires étrangers de la mer du Pacifique, et la république de Venise, prétendant au domaine de l'Adriatique, assister tous les ans au mariage de son doge avec la mer ; celui-ci monté sur le Bucentaure jetait son anneau à la mer, en s'écriant : *Desponsamus te, mare, in signum veri et perpetui dominii.*

Louis XIV, comme ses prédécesseurs, soutint le principe de la liberté des mers, sauf la restric-

---

1) Ortolan. Diplomatie de la mer, p. 122.

tion apportée par les droits de chaque État riverain sur sa mer territoriale; ainsi, par son acte de navigation du 9 octobre 1651, l'Angleterre interdisait à tout navire étranger de faire chez elle le cabotage (1). Il ne souffre même pas que la Manche se nomme canal Britannique (2), et, comme conséquences du même principe, il déclare la pêche de la mer libre et commune à tous ses sujets (liv. v. tit. I.), se réservant d'édicter certaines règles pour en assurer la police.

A cette époque, nous ne trouvons plus à l'étranger aucun consul français exerçant sur nos navires droit de juridiction civile ou criminelle, comme délégué d'une ville ou d'une communauté de marchands; tous (tit. IX, art. I) doivent nécessairement avoir été nommés par le roi, et l'étendue de leurs pouvoirs est réglée par les capitulations faites avec les souverains du lieu de leur établissement. A défaut de pouvoirs nettement délimités par les traités, il fallait s'en référer à l'usage, et celui-ci reconnaissait au consul un droit plus étendu qu'au capitaine: notamment, il pouvait connaître de tous crimes et délits qui n'entraîneraient pas peine afflictive, sinon l'affaire devait revenir aux juges d'amirauté (à moins que les juges du lieu n'évoquassent la cause devant eux), le consul se bornant seulement à instruire le procès et à renvoyer l'accusé en France.

Sauf à prendre plus de consistance et de précision, les principes que nous avons constatés en

(1) Valin t. I. p. 585.
(2) Azuni, Droit maritime t. I. art. 5 § 33 p. 198.

1681 concernant la juridiction maritime, sont ceux que toutes les nations reconnaissent aujourd'hui : droit exclusif de l'État sur ses navires, le capitaine a le droit de discipline, la marine de guerre et les consulats ont le droit de police et de surveillance, tribunaux spéciaux pour la répression des faits plus graves; droit pour tout navire même étranger de s'emparer des pirates pour les déférer aux tribunaux de sa nation; enfin droit reconnu à l'État riverain de constater et d'atteindre toute infraction, commise dans ses eaux, à certains droits qui lui sont propres. Un seul droit semble avoir disparu : c'est pour une nation la possibilité de connaître des faits coupables commis en pleine mer par un navire étranger, lorsque celui-ci aborde chez elle ; cela s'explique par le grand développement qu'a pris partout la marine de guerre, par la plus grande rapidité aussi de la navigation. Chaque État exerçant de la sorte une plus grande surveillance sur ses navires, il est moins à craindre que les coupables n'échappent à la répression de leur méfait ; de plus, les consuls étant plus nombreux qu'ils ne l'étaient autrefois, fréquemment nos navires peuvent s'adresser à eux.

Nous ne pouvons terminer cet aperçu historique sans indiquer quelle fut, en notre matière, l'œuvre de la Révolution. Celle-ci porta à notre marine marchande une grave atteinte. Sans parler des blocus qui interdisaient à nos navires l'accès des pays avec lesquels nous étions en guerre, les bâtiments de guerre étrangers appartenant à des États belligérants pouvaient pratiquer à leur bord le droit de visite pour s'assurer du contenu de leur cargaison. Bien plus, alors comme aujour-

d'hui, en cas de guerre, la propriété privée ne recevait en mer aucune protection ; le fait d'appartenir à un Français pouvait être une cause de capture, alors même qu'on se bornait à faire un paisible et loyal commerce ne se rattachant en rien aux opérations des belligérants. Mais c'était là le fait de la guerre plus que l'œuvre législative de la Révolution (1). Le décret des 7-11 sept. 1790, art. 8, détruisit l'amirauté, et ses attributions étaient réparties entre les différents ministères : la marine resta chargée de tout ce qui a trait à la sûreté de la navigation, à l'ordre en mer ; les tribunaux administratifs furent chargés de la répression des délits de voirie commis dans les ports et sur les rivages ; et la loi 9-13 août 1791, tit. I, art. 12, remit aux tribunaux ordinaires le soin de connaître « de tous crimes et délits commis dans les ports et rades et sur les côtes, de ceux commis en mer et dans les ports étrangers sur navires français ». Nous examinerons au chapitre de la « Police intérieure des Navires » quels furent les effets déplorables de cette loi, et combien il était dangereux d'appliquer aux faits délictueux, commis en mer, la procédure, les tribunaux, et les peines des délits de droit commun. En mer, en effet, tout délit commis devient plus dangereux, car il peut compromettre la sûreté de l'équipage et de la cargaison ; la procédure ordinaire convient mal à des faits qui demandent à être punis sur le champ ; leur gravité enfin, pour être appréciée justement,

(1) Fournier. — Administration de la Marine, tome 3, p. 2

doit être soumise à des juges qui ont connaissance des choses maritimes.

Dès l'an X, on put apprécier les résultats de l'organisation nouvelle, ces lois ayant sorti pleinement leurs effets (1). Ce qui était précieux en 1681, c'était l'unité d'action; l'amirauté embrassant tous les services connaissait de tous les faits coupables commis en mer. Par suite de nos lois de 1790 et 1791, dit Coppens, la confusion, le désordre et l'anarchie n'ont pas tardé à se produire. Les autorités constituées ignorent l'étendue et les limites de leurs pouvoirs; les armateurs ne savent à qui ils doivent s'adresser.

Quant à la discipline à bord (2), en droit, elle subsistait telle que l'avait indiquée l'ordonnance de 1681 (art. 22), mais les pénalités qui la sanctionnaient (la cale par exemple) étaient ou trop rigoureuses pour l'époque ou inexécutables pour les navires montés par un petit nombre d'hommes, et d'ailleurs le droit du capitaine était limité à quelques fautes et délits commis en cours de voyage. En fait, les capitaines de navire avaient peu d'action sur leurs équipages, et on vit des passagers discuter devant les tribunaux le droit du capitaine de réprimer par mesure disciplinaire tous faits d'insubordination et de révolte de leur part, et par suite celui de leur faire subir une détention à bord par mesure de police (3).

---

(1) Coppens (nº 438 Bibliot. min. de la mar.): « Précis sur la nécessité d'organiser des tribunaux pour connaître des affaires relatives au commerce maritime et à la police de la navigation, » p. 5 et s.; an X.

(2) Rapport au président sur décret du 24 mars 1852. Dalloz pér. à sa date.

(3) Feraud-Giraud. Jurisprud. de la Cour d'Aix. — Dall. pér. 28. 2. 17.

Deux projets furent présentés pour assurer et affermir la discipline à bord : l'un en 1834 par le vice-amiral de Rigny, l'autre en 1835 par l'amiral Duperré. Ils n'aboutirent pas; la création d'un tribunal maritime les fitre pousser devant la Chambre des pairs, qui prétendit que c'était là une juridiction extraordinaire contraire à la Charte. En 1853, l'amiral Ducos soumit un décret au président de la République, où il reprenait en principe les réformes de ses deux prédécesseurs, et cet acte, « Décret-loi disciplinaire et pénal du 24 mars 1852 sur la marine marchande » (1), règle encore aujourd'hui notre matière ; nous y reviendrons plus loin.

(1) Dall. pér. 1852, 3e partie.

CHAPITRE III

INFRACTIONS COMMISES EN PLEINE MER

« La mer, étant libre de toute souveraineté territoriale, ne peut être libre de toute souveraineté juridique. » Geffcken (1).

SECTION I

FONDEMENT JURIDIQUE DE LA TERRITORIALITÉ DES NAVIRES. — SES CONSÉQUENCES AU POINT DE VUE PÉNAL

Parmi les faits qualifiés crimes ou délits par les législations internes des différents pays, certains touchent particulièrement au crédit, à la puissance et à la sûreté des États; telle, par exemple, la contrefaçon du sceau de l'État, des billets de banque ou des papiers nationaux. La loi pénale atteint ces actes quel que soit le lieu du délit, quel qu'en soit l'auteur, national ou étranger; mais afin de ne pas rendre la répression illusoire à l'égard des étrangers, elle exige qu'ils soient au pouvoir de nos autorités, soit que celles-ci en aient obtenu l'extradition, soit que les coupables aient été trouvés en France. Mais ces actes, en fait, constituent l'exception, et si nous les mettons à part, on peut classer sous deux chefs les faits qu'atteindra la loi pénale

(1) Note de Geffcken, sous § 78 d'Heffter, Droit international.

à raison du lieu où ils ont été commis. Dans son indépendance, chaque État, tenant compte de l'état des mœurs et du degré de civilisation du pays où il commande, indique les faits qu'il considère comme jetant un trouble sur son territoire; il édicte des peines de nature à détourner ceux qui voudraient les commettre et, à défaut, capables de les réprimer. Cette règle atteint les étrangers comme les nationaux, car il est inadmissible que ceux-là, sous prétexte d'ignorance, puissent venir violer impunément la loi d'un pays qui leur donne libre accès et y jeter le trouble. « Habiter le territoire, dit Portalis, c'est se soumettre à sa souveraineté. » Et notre Code civil n'a fait que répéter avec toutes les autres législations cette règle de bon sens, lorsqu'il dit dans son article 3 : « Les lois de police et de sûreté obligent tous ceux qui habitent le territoire. » Quelques États se sont limités à ce principe ; l'Angleterre notamment refuse de poursuivre tout crime et tout délit de droit commun commis à l'étranger, même par ses nationaux (1).

L'Allemagne dans son Code pénal, modifié par la loi du du 26 fév. 1876, semble suivre ces mêmes idées : « Les crimes et les délits commis en pays étrangers, dit l'article 4, ne sont en règle générale, soumis à aucune poursuite » ; mais les exceptions y sont tellement étendues qu'elles semblent devoir renverser la règle. Il ne saurait suffire de considérer la loi pénale comme devant exercer son empire uni-

---

(1) Notons toutefois un bill du 16 août 1878 (Annuaire de législation étrang. 1878) qui, sans repousser cette règle, indique dans son article 58 un certain retour du législateur anglais vers le principe de la personnalité de la loi pénale.

quement sur des faits accomplis sur le territoire. Parfois un crime commis à l'étranger peut être aussi nuisible, au point de vue de l'ordre et de la moralité, que celui commis à l'intérieur: tel serait, par exemple, le cas où un national irait à l'étranger chercher la fortune par des moyens illicites et viendrait la dissiper au milieu de ses concitoyens après avoir échappé à la justice locale : la loi pénale du lieu du délit restant impuissante, tout État, sauf de très rares exceptions, se refusant à admettre l'extradition de ses nationaux. Aussi à part les législations que nous venons de citer, le Code pénal des différents États a-t-il, depuis 1830, émis la prétention de connaître des crimes et délits commis même à l'étranger par les nationaux. Grâce à ces deux caractères de la loi pénale, d'une part la terriorialité, de l'autre la personnalité, tout malfaiteur se trouvant pris en quelque sorte dans deux réseaux concentriques, il semble impossible qu'il échappe à toute répression.

Ceci toutefois n'est point absolument exact : la mer, dont l'étendue surpasse de beaucoup celle de la terre, présente un vaste champ à qui voudrait y commettre des crimes et délits de droit commun. Elle offre aux peuples qu'elle baigne le moyen le plus facile de communication et, par la mobilité de son élément, elle rend la surveillance difficile. Quel peuple sera donc chargé d'y maintenir la sécurité ?

« Chacun, dit Savigny (1), entend par possession d'une chose un état qui permet non seulement

(1) Savigny. — Traité de la Possession, § 1.

d'exercer sur la chose une action personnelle, mais encore d'en éloigner toute action étrangère. » La possession d'une chose consiste à avoir cette chose en son pouvoir, et à en disposer suivant qu'on le désire. L'intention d'en être propriétaire ne saurait suffire, il faut y joindre encore l'élément de fait. Or, qui pourrait prétendre avoir sur mer un tel pouvoir; la puissance qu'y exerce un navire est aussi fugitive que sa présence, aussi limitée que la faible étendue de mer qu'il occupe; bien plus, la moindre tempête peut la détruire et un navire mieux armé saurait vite en avoir raison. Un autre argument de droit milite en faveur de la liberté de la pleine mer : existant en quantité presque illimitée, l'usage qu'en fait un peuple ne saurait en rien nuire aux autres; ceux-ci sont susceptibles d'en retirer les mêmes avantages et le même profit, et il serait contraire à toute équité que l'arbitraire de l'un d'eux, à supposer qu'il pût rendre sa volonté effective, privât les autres de cette voie naturelle de communication (1).

Personne ne pouvant avoir sur la pleine mer un droit de propriété, aucune puissance ne peut y exercer un droit d'empire, ni, par suite, y édicter des lois capables de s'appliquer à tous ceux qui la parcourent. Le principe de la territorialité de la loi pénale, que nous avons rencontré tout à l'heure et qui semblait être la plus sûre garantie permettant d'atteindre tous faits délictueux, disparaît donc par là même ; et, le principe d'après lequel le législateur peut, en certains cas, punir des faits com-

---

(1) Ortolan. — Diplomatie de la Mer, t. I, p. 118.

mis par ses nationaux à l'étranger étant impuissant à les atteindre tous, nombre de coupables ayant pris la mer comme théâtre de leurs exploits resteraient impunis. En effet, dans presque toutes les législations : ce second caractère est soumis à plusieurs conditions, notamment elles exigent le plus souvent, pour que leurs nationaux puissent être punis dans leur pays, que le fait repréhensible soit atteint (1) dans le lieu où ils l'ont accompli ; et ici la juridiction territoriale fait défaut. Cela, comme le constate un jugement de la Cour suprême de Prusse, du 12 septembre 1855 (2), ôte dans notre cas à notre règle toute sa portée, puisque aucun État n'exerce sur la pleine mer un droit d'empire absolu.

C'était donc au droit international à régler la part de police et de juridiction que chaque État devait exercer en mer ; tous, étant libres et égaux en droit, doivent être capables d'y faire sentir leur influence. Une première idée semble alors se présenter, qui permettrait à chaque État de faire exercer la police en mer par sa marine de guerre, et cela sur chaque navire qu'elle rencontrerait, sans distinction de nationalité. Cette règle, en multipliant sur mer les moyens de contrôle et de surveillance, semble mieux assurer la sécurité de la navigation ; en fait, cependant elle ne ferait que troubler l'ordre et jeter l'arbitraire. Admettre une puissance à exercer un droit de police sur des bâtiments étrangers, c'est lui donner le droit de porter

---

(1) Voy. notamment art. 5 § 2, Inst. crim. fr. ; art. 4, code pénal allemand.
(2) Perels. Droit maritime intern. p. 80.

atteinte à son commerce et lui permettre d'y apporter toutes sortes d'entraves. Arguant de ce titre, elle pourrait exercer le droit de visite à toutes époques et en tous parages ; sous prétexte de délit, elle pourrait confisquer un navire en tous lieux, et pour peu qu'il appartienne à une nation avec laquelle les rapports sont quelque peu tendus, de nombreuses tracasseries pourraient s'y joindre. Cependant ce résultat semble forcé pour ceux qui, comme Pinheiro-Fereira, admettent qu'un navire marchand peut n'avoir aucune nationalité, disant « qu'il est absurde que quelqu'un appartienne forcément à une nation, parce qu'on est libre d'appartenir à plusieurs à la fois ou de n'appartenir à aucune, si ce n'est par le devoir de les respecter toutes. » Si les navires demeuraient sans nationalité, il faudrait forcément admettre la surveillance de tous les États, car, comme le remarque Geffcken (2), la mer libre de toute souveraineté territoriale ne saurait être libre de toute souveraineté juridique.

D'autres auteurs, et notamment un jurisconsulte italien, Lampredi, reconnaissent que la mer doit être libre; que par suite aucune nation ne peut y exercer un droit de juridiction exclusif. « Ce principe, suivant lui, n'est altéré ni par la nature de la voiture sur laquelle se trouvent les étrangers, ni par le nombre de ces mêmes étrangers ». La nationalité ne sert, dit-il qu'à indiquer son origine. Logique avec lui-même, il conclut en disant qu'on suivra en mer le droit naturel (3). Mais qu'entend-

(1) Pinheiro-Fereira : Manuel du citoyen sous un gouvernement représentatif, tome 2 § 936.
(2) Geffcken, op. cit.
(3) Lampredi : Commerce des neutres § 10.

il par là? Il n'a cure de le dire ; il vise sans doute ces crimes et délits de droit commun qui, tels que le vol et l'assassinat, se trouvent punis par toutes les législations. Outre les inconvénients que nous avons vus et qui découlent du droit de contrôle qu'aurait tout État, cette théorie est contraire à ce principe que tout doit être de droit étroit en matière criminelle ; sans doute toutes législations punissent le vol et l'assassinat, mais quelle loi suivra-t-on pour connaître la peine et la procédure applicables? Sera-ce celle du navire capteur, du vaisseau sur lequel le crime a eu lieu, celle du délinquant ou celle de la victime? C'est l'arbitraire substitué à l'absence de toute répression, et celle-ci n'est pas moins dangereuse que celui-là.

Le principe de la souveraineté des États et de leur indépendance devait d'ailleurs fournir une solution capable d'assurer de façon absolue la sécurité de la navigation. Ce fut le résultat d'une nécessité pratique ressentie par les différents peuples et consacrée peu à peu par l'usage. Chaque navire doit relever d'une nation qui puisse présenter des garanties nécessaires aux autres nations et qui soit capable par sa marine de guerre d'assurer à son égard les principes du droit des gens (1). Bien plus, on prit l'habitude de le considérer comme une portion détachée de sa patrie, et toutes les lois civiles et criminelles de celle-ci s'appliquèrent à son bord. En effet, le territoire d'un pays n'est pas seulement cette portion du globe resserrée entre des montagnes et bornée par des fleuves ou la mer;

---

(1) Ortolan, t. 1, p. 164. — Calvo : Droit internat. théoriq. et pratique, t. 1, p. 518.

« tous les lieux, dit Hautefeuille (1), sur lesquels un souverain exerce sa juridiction, qui sont soumis à sa puissance exclusive, dont les habitants obéissent à ses lois, forment le territoire ». Aucune différence n'existe logiquement entre le navire et toute autre portion du territoire : « Le navire, dit aussi Rayneval (2), est monté par des hommes qui font partie d'une nation ; ces hommes obéissent à un chef ; ce chef les commande d'après les lois qui lui sont prescrites par son souverain ; celui-ci exerce donc une juridiction positive, déléguée en pleine mer, comme il l'exerce dans ses États. » Un certain nombre de faits peuvent se présenter donnant lieu à des questions d'ordre civil, administratif ou judiciaire : c'est ainsi que notre article 56 du Code civil règle les cas où une naissance a eu lieu à bord ; le capitaine fait fonction d'officier de l'état civil en rédigeant l'acte de naissance, et celui-ci fait foi comme s'il était rédigé en France. Plus tard ses fonctions se continueront, et, devenant agent de l'administration, il les fera parvenir au lieu du domicile des père et mère de cet enfant. « Maître sur son bord après Dieu », le capitaine résume en sa personne tous les pouvoirs : pour ce qui concerne les intérêts privés, c'est lui qui reçoit les marchandises à transporter pour les remettre à leur destination ; il se charge d'embaucher des marins pour lui venir en aide, et l'État, dont le navire bat pavillon, lui délègue ses pouvoirs pour atteindre les coupables à son bord.

---

(1) Hautefeuille. Droits et devoirs des neutres, tome 2, p. 5.
(2) Rayneval : La liberté des mers, tome 1, p. 271.

La territorialité des navires, pour employer une expression aujourd'hui consacrée, est reconnue par les lois internes des différents pays ; ainsi en Hollande, l'article 3 du Code pénal décide : « La loi pénale néerlandaise s'applique à quiconque hors du royaume en Europe, à bord d'un navire néerlandais, se rend coupable d'un fait punissable » (1). Il en est de même en Hongrie, en Allemagne, en Portugal, en Angleterre, en Italie, etc. (2). Là même où le principe n'est pas formellement inséré dans un texte positif, les tribunaux le considèrent comme admis. En France plusieurs lois en supposent l'existence ; ainsi les articles 59 et s. du Code civil, qui s'occupent des enfants nés en mer sur navires français, puis l'avis du Conseil d'État de 1806 approuvé par l'empereur sur la compétence des tribunaux français quant aux crimes commis à bord de navires étrangers dans les ports français, puis l'article 22 de l'ordonnance du 29 octobre 1833 sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine marchande, enfin le décret-loi du 24 mars 1852.

Chaque État assumant l'ordre en mer à bord de ses navires, c'est au droit interne des différents pays à régler les conditions auxquelles un vaisseau pourra porter son pavillon : celles-ci sont contenues soit dans des actes généraux concernant la marine et qu'on nomme actes de navigation,

---

(1) Vᵉ traduction Vintgens, Code pénal néerlandais, 3 mars 1881.

(2) En Hongrie l. 16 déc. 1879. — Code procéd. allem. du 1ᵉʳ février 1877, art. 10, traduct. Daguin — Code pénal portug., art. 54 (Revue dr. intern., nᵒ 4) — Instruct. de 1855, en Angleterre. (Lehr : Manuel des consulats, nᵒ 1488). — Code italien sur marine march. de 1877, (ann. législ. étrang. 1877), art. 92.

soit dans les Codes de commerce. Elles sont de nature à varier avec les différents peuples suivant les conditions économiques où ils se trouvent : tel par exemple ayant beaucoup de capitaux exigera que tous les propriétaires soient nationaux afin de leur fournir un placement avantageux qui leur permette de participer aux bénéfices des transports par mer. Tel autre ayant une longue étendue de côtes exigera que ses vaisseaux soient montés en partie par ses habitants ; de la sorte il assure un vaste champ à leur activité et se ménage une puissante marine de guerre, car en mettant une grande quantité d'hommes en contact incessant avec les dangers de la mer, il se réserve de les lever pour sa flotte en cas de guerre. D'autres conditions sont encore exigées pour qu'un navire puisse se prévaloir de telle ou telle nationalité; plusieurslégislations exigent notamment que le capitaine et les officiers soient nationaux : comme ils peuvent se trouver dans des situations difficiles et engager dans une certaine mesure la responsabilité de leur pays, on comprend que celui-ci ait plus confiance en des nationaux qu'en des étrangers. Un dernier caractère qu'exige encore certaines lois, c'est que le navire ait été construit dans le pays dont il bat pavillon : c'est là une condition économique exigée dans un but de protection pour l'industrie nationale (1).

Le droit de juridiction d'un État en mer sera donc d'autant plus étendu qu'il rendra plus facile

---

(1) Sur la nationalité des navires, v. Calvo édit. 1887, tome 1, § 391 et s. — Esperson : *Giurisdictione internazionale maritima*, § 13 et s.

l'acquisition de sa nationalité. Ces conditions en France ont varié suivant les différentes époques. Sous la Révolution, le décret du 21 sept. 1793 (acte de navigation) exigeait trois conditions pour qu'un navire fût français : « Aucun bâtiment, dit l'article 2, ne sera réputé français... s'il n'a été construit en France ou dans les colonies ou possessions françaises... s'il n'appartient entièrement à des Français... si les officiers et les trois quarts de l'équipage ne sont pas français ». Cette dernière condition n'a pas changé depuis lors, et un décret du 21 avril 1882 (article 2), en décidant que le personnel de la machine sera composé de Français pour les trois quarts au moins, la confirme en en faisant l'application. — Pour ce qui est du lieu de construction, l'influence du libre échange et la nécessité d'augmenter notre marine marchande firent, à différentes époques, départir le législateur de cette exigence. Une ordonnance du 14 février 1819, confirmée par celle du 24 février 1827, permit aux armateurs français d'obtenir la francisation des navires de construction étrangère qui pendant cinq ans avaient fait la pêche de la morue. Mais le gouvernement de Juillet, dont les Chambres, composées en grande partie d'industriels, étaient attachées aux idées protectionnistes, se hâta d'abolir cette exception en 1830. Le gouvernement impérial ayant conclu en 1860 de nombreux traités libres-échangistes, notamment avec l'Angleterre, nos armateurs ne purent soutenir la concurrence étrangère, et la loi du 19 mai 1866 intervint comme conséquence forcée de ces actes faisant retour, en partie du moins, à la règle ancienne ; elle admet moyennant le paiement d'un faible droit les navires

construits à l'étranger au bénéfice de la francisation. La loi du 7 mai 1881 fixe aujourd'hui le droit perçu sur les navires étrangers pour leur permettre d'obtenir la francisation ; il est, comme en 1866, de deux francs par tonneau.

Nous l'avons vu, une troisième condition était exigée d'après l'acte de 1793, pour qu'un navire pût invoquer la qualité de français : il fallait que le propriétaire fût lui-même Français. Une loi de douanes du 9 juin 1845 restreignit cette règle en exigeant seulement que la moitié au moins des propriétaires fussent des nationaux. Cette loi tenait compte de l'importance des capitaux qu'exige à notre époque la construction maritime ; peu de particuliers étant en état de construire un navire entièrement à leurs frais, il fallait déterminer dans quelle proportion on exigerait l'apport de capitaux français, pour permettre à une société de faire flotter sur ses vaisseaux le pavillon français. Cette question, d'ailleurs, ne saurait s'appliquer qu'aux sociétés en nom collectif, car c'est seulement dans ce genre de sociétés que l'on connait les apports des différents membres qui la composent. Bien que la question prête à discussion, un jugement du 26 mai 1884 du tribunal de la Seine (1) décide : « Bien qu'une société en nom collectif constitue un être moral distinct des associés qui l'ont formée, il ne peut s'ensuivre qu'elle soit en droit une personne jouissant d'un statut différent de celui de ses membres ». Il faudra donc que la moitié du capital que représente le navire appartienne à des Français. — Il n'en saurait être de

(1) J. dr. int. privé, 1885, p. 192.

même pour une société anonyme (1) : ici le nom des associés n'est pas connu, la personnalité de chacun d'eux s'absorbe dans celle de la société, qui, constituant un être moral, les représente tous, et pour connaître sa nationalité, pour savoir quel pavillon devra flotter sur ses navires, on est forcé de recourir à une présomption : on examinera où se trouve le siège de son exploitation, et, de ce signe extérieur on conclura à sa nationalité, les capitaux étant présumés fournis par les nationaux du pays où elle se trouve. Il faudra donc, pour qu'un navire appartenant à une société anonyme soit français, que celle-ci ait en France le siège de son exploitation.

En résumé, trois conditions aujourd'hui sont requises pour qu'un navire soit français : il faut qu'il ait été construit en France ou qu'il ait été francisé, que le capitaine et les officiers soient français, ainsi que que les trois quarts de l'équipage, qu'il appartienne au moins pour la moitié à nos nationaux. Outre cette règle générale, trois circonstances particulières se présentent où notre nationalité sera acquise de plein droit aux navires étrangers; elles furent admises sous la Révolution.

Une loi du 27 vendémiaire an II, déclarait (article 8) français tout navire échoué sur nos côtes, acheté par des Français et auquel ils justifieraient avoir ajouté en réparations le quadruple du prix d'achat. De même tout navire ennemi capturé et déclaré de bonne prise est appelé à jouir de tous les avantages reconnus par nos lois; il en est de

(1) Lyon-Caen. — Journal des Sociétés, 1880, p. 37.

même enfin des navires étrangers confisqués pour contravention aux lois de la République. Tous ces cas subsistent encore aujourd'hui et sont énumérés dans un règlement général du ministère de la Marine et des Colonies de 1867.

Le navire étant assimilé au territoire, les crimes et délits commis à bord des navires en pleine mer, doivent être traités comme s'ils avaient été commis sur le territoire du pays auquel appartient le navire. On appliquera, en conséquence, aux coupables, les lois en vigueur dans cet État, au point de vue des peines et de la juridiction répressive, sans tenir aucun compte de la nationalité de l'auteur et de la victime et sans distinguer s'il s'agit de membres de l'équipage ou de passagers. La répression du crime ou délit commis en pleine mer à bord d'un bâtiment français sera donc de la compétence des tribunaux français. Réciproquement, si le fait criminel ou délictueux s'est passé sur un navire étranger, les tribunaux du pays dont le navire porte le pavillon, connaitront de l'affaire, quand même le coupable serait un Français (1).

A bord d'un navire de commerce en pleine mer, dit M. Ortolan, aucune autorité étrangère n'a le droit de venir examiner, instrumenter, interroger, arrêter, en un mot faire acte de police ou de juridiction relativement aux faits qui s'y

(1) Depuis la loi du 27 juin 1866, qui a modifié les articles 5, 6 et 7 du code d'Inst. crim., le Français qui se serait rendu coupable d'un crime ou d'un délit à bord d'un navire étranger, pourrait être puni en France, à condition de ne pas avoir été jugé définitivement à l'étranger et d'être rentré en France.

sont passés. Si le capitaine du navire marchand est contraint de subir ces actes, il ne doit le faire qu'en protestant et en menaçant d'en appeler à son gouvernement.

La règle que nous formulons ne sera point altérée, et son application doit être maintenue rigoureusement, au cas où le navire viendrait à aborder dans le port d'une nation à laquelle appartiendrait une des parties en cause. Quelle que soit la législation pénale de ce pays, l'autorité locale n'aura aucunement qualité pour pénétrer sur le navire et y exercer des actes de police, même si elle était saisie d'une plainte émanée de la victime. A quel titre, en effet, l'autorité interviendrait-elle? Le délit est censé accompli sur un territoire étranger. Si son auteur est étranger, la justice du port n'est pas compétente, car elle ne peut invoquer ni la territorialité ni la personnalité de la loi pénale. Si l'auteur du fait punissable est un sujet du pays où se trouve le navire, la solution doit être la même. Ce serait vainement que l'autorité locale prétendrait évoquer l'affaire devant elle, en prétextant que sa loi interne atteint les nationaux pour crimes et délits commis par eux à l'étranger. On aurait toujours le droit de lui objecter que l'application de cette règle suppose le retour du coupable sur le territoire de sa patrie. Or, tant qu'il reste volontairement ou non, sur le navire étranger, on ne peut soutenir qu'il est rentré dans son pays. S'inspirant de ces principes, les tribunaux anglais se sont avec raison déclarés incompétents dans l'espèce suivante : un cuisinier avait, durant la traversée, tenté d'empoisonner une partie de l'équipage ; le capitaine français aborda

peu après dans les colonies anglaises; il porta plainte aux autorités, mais celles-ci le déboutèrent de sa demande car le fait s'était passé sur bâtiment français en pleine mer (1).

La situation changerait si le coupable descendait à terre et y était arrêté. L'autorité du port serait alors fondée à invoquer le principe reconnu dans sa législation intérieure, de la personnalité de la loi pénale.

Fiore (2) n'admet pas la territorialité des navires d'une manière absolue. « Il peut se faire, dit-il, que le navire ait recueilli un fugitif en pleine mer ou dans les eaux territoriales d'une nation tierce et qu'il pénètre ensuite, ayant toujours à bord le prévenu, dans les eaux territoriales du pays qui recherche cet individu. Pour résoudre la question de savoir si en de telles circonstances on peut procéder à l'arrestation du malfaiteur qui se trouve à bord, faisons observer que le droit de juridiction de l'État dans toutes les parties de son territoire est absolu. Le navire est couvert par le pavillon de son pays et reste soumis à sa juridiction, même dans les ports étrangers, *mais uniquement pour les faits qui concernent exclusivement le navire considéré isolément de tout ce qui l'entoure, pour les actes qui n'ont aucun rapport avec le lieu où l'on a jeté l'ancre, pas plus qu'avec les citoyens de l'État étranger* ».

« Cela posé, il devient facile de comprendre que le seul fait de mouiller dans un port, quand on a

(1) J. dr. intern. privé 1878, p. 16.
(2) Fiore, dr. de droit pénal internat., § 21.

à bord un malfaiteur recherché par la justice locale est, par soi-même, une offense faite à la souveraineté territoriale et dont les conséquences inévitables sont, sitôt que la nouvelle se répand dans le public, l'alarme, le mauvais exemple d'un danger social. Il serait inconvenant et dangereux que le pavillon pût protéger le navire même dans le cas où celui-ci porte atteinte à la sécurité et à la tranquillité de l'État où il aborde, et l'on ne pourrait alors, sans danger, modifier pour lui le principe si certain que les lois de police obligent tous ceux qui habitent le territoire. »

« D'où nous concluons que, d'après le droit commun il devrait être permis d'opérer à bord des navires marchands l'arrestation de malfaiteurs poursuivis par la justice, qui sont embarqués dans les eaux territoriales ou ailleurs. »

Nous avons cru devoir citer tout au long ce passage de Fiore afin de ne pas l'affaiblir. Mais il ne nous semble pas possible de nous ranger à son opinion. Quelle que soit l'émotion produite dans le pays par la présence d'un navire qui compte à bord des criminels nationaux, l'autorité locale n'a pas le droit de pénétrer sur un bâtiment étranger et de s'emparer des criminels qui s'y trouvent, quand aucun désordre n'éclate sur le navire et ne vient troubler la sécurité du port (1). Peut-on considérer comme une raison suffisante, pour violer le principe de la territorialité des navires, l'agitation d'une partie du peuple qui réclame bruyamment l'arrestation des criminels? Les manifestations

(1) Il n'en serait plus ainsi (V. chap. IV) si un malfaiteur ayant commis un délit dans un pays se refugiait à bord d'un bâtiment de commerce français mouillé dans le port du même pays. — V. Ortolan, t. 1, p. 302.

populaires sont souvent aveugles, et il est inadmissible qu'un État en tienne compte, lorsqu'aucune raison sérieuse ne les justifie et qu'elles doivent avoir pour conséquence une grave atteinte au droit des gens.

Toutefois rien ne nous semblerait s'opposer à ce que l'autorité locale usât de son droit de police consistant à enjoindre aux étrangers de quitter le territoire. En conséquence, si un navire étranger dans un port français (il en serait de même pour un navire français, *mutatis mutandis*) portait des individus coupables de crimes ou délits commis en pleine mer ou ailleurs, et que sa présence fût une cause de trouble, le ministre de l'intérieur pourrait, conformément à l'article 7 de la loi du 3 décembre 1849, donner au capitaine ou patron l'ordre de lever l'ancre.

Des brigands italiens avaient été recueillis en mer par un bâtiment français. Ce bâtiment étant entré dans le port de Gênes, l'autorité italienne envahit le navire et s'empara des bandits qui étaient aux fers. Cet acte transgressait d'une part le principe de la territorialité des navires, d'autre part une convention postale intervenue le 4 septembre 1860 entre la France et l'Italie et dont l'article 7 est ainsi conçu : « Les passagers admis dans les paquebots, qui ne jugent pas à propos de descendre à terre durant la relâche dans l'un des susdits ports, ne pourront, sous aucun prétexte, être enlevés du bord ou assujettis à aucune perquisition ». L'Italie comprit qu'elle n'avait pas le bon droit de son côté. Elle consentit à rendre les brigands au gouvernement français, sauf à demander ensuite leur extradition. De cette façon,

elle reconnut avoir opéré une arrestation illégale. — Fiore, qui rappelle ce fait, blâme l'Italie pour avoir restitué les bandits, dont elle s'était emparée, au gouvernement français. Il prétend qu'il y a dans l'espèce une interprétation exagérée de la convention postale. On se trouvait, dit-il, en présence d'une situation exceptionnelle. La présence de criminels dans le port devait être la source de graves désordres ; par conséquent l'autorité locale aurait méconnu ses devoirs si elle était restée inactive. Nous ne reviendrons pas, pour lui répondre, sur les raisons que nous invoquions plus haut et qui nous semblent péremptoires.

Si le fait par un navire de commerce d'aborder dans un port de la nation du coupable ne change en rien la compétence pour ce qui est des infractions commises en pleine mer, il en est de même, suivant nous, du fait par un navire de commerce de se trouver en présence d'un navire de guerre étranger. Nous faisons allusion à l'opinion de certains auteurs qui prétendent que les bâtiments d'État ont sur les eaux qui les baignent un certain pouvoir de juridiction analogue à celui reconnu à l'État riverain sur sa mer territoriale. Le navire de guerre, représentant officiel d'un État reconnu, aurait, suivant eux, dans le rayon qu'il peut atteindre par ses canons, droit de police et de juridiction sur tout bâtiment de commerce qui s'y trouve (1). De Cussy notamment semble un des plus chauds partisans de cette doctrine, que d'aucuns ont nommé théorie du « territoire naval ». « Un vais-

---

(1) De Cussy, t. I, p. 147 — Bluntschli art. 318, Droit international codifié. — Phillimore, I § 203, II § 303 — V. aussi Hautefeuille : Droits et devoirs des neutres. — V. aussi Dupin, procès de la Duchesse de Berry.

seau de guerre en pleine mer, dit ce dernier auteur, emporte avec lui sur l'Océan une souveraineté ambulatoire incontestable; dans cette situation il a même une sorte de territoire autour de lui, une atmosphère propre qui a pour mesure la portée de ses canons; et si un navire se réfugie dans ce rayon, il sera à l'abri des poursuites de l'agresseur comme s'il était dans une rade ou dans un port neutre. » Cette doctrine supposerait résolue affirmativement la question de savoir si l'État riverain a droit de police et de juridiction pour les infractions commises à bord d'un navire étranger dans ses eaux territoriales, car dans ce second cas son droit est plus ferme s'exerçant de façon continue sur ces eaux : cette question, nous l'examinerons plus loin. Dût-on en être partisan, ce ne serait pas, ce nous semble, une raison de conclure ici par analogie. Ainsi que le remarque Perels (1), si on admet la théorie du territoire naval, il faut reconnaître que le navire de commerce pourra changer, sans aucun motif appréciable, continuellement de juridiction si des navires de guerre viennent à le rencontrer. Plusieurs navires de guerre se trouvent-ils en même temps à portée, il y aura conflits de territoires, conflits de juridictions. Du reste, n'oublions pas le principe du droit des gens qui domine tout notre sujet : celui de la liberté des mers. Sauf les cas de légitime défense ou ceux reconnus formellement par des traités, la souveraineté du bâtiment d'État ne peut s'étendre au delà du navire lui-même, si ce n'est du moins sur les navires de commerce de sa nationalité.

(1) Perels. Droit maritine internat. 1884, p. 51.

— En dehors du cas où le coupable descend à terre et y est arrêté, avons-nous dit, la règle de la territorialité des navires est donc absolue. L'application en a été faite à Bordeaux, en 1838, dans une affaire où un Français, embarqué comme passager sur un navire américain, l'*Élisabeth*, prétendait avoir subi de la part du capitaine des actes de violence constituant le crime de séquestration. Le capitaine opposa l'incompétence des tribunaux français, en excipant de sa qualité d'étranger et en se fondant sur ce que les faits s'étaient passés en pleine mer. La Cour de Bordeaux lui donna gain de cause, parce que le crime ou délit était censé avoir été commis en Amérique (1). Mais, si l'auteur du fait incriminé eût été français, la Cour aurait dû se déclarer compétente, s'il avait quitté le navire et était descendu librement à terre (2).

Le principe que nous défendons n'a pas toujours été respecté par l'Angleterre, bien que les Hautes Cours de justice du Royaume-Uni en reconnussent le bien fondé, et que les Instructions anglaises de 1855 (que nous avons citées) admissent notre doctrine.

En 1841, un navire américain, *la Créole*, quitta le port de Richmond (Virginie) pour se rendre à la Nouvelle-Orléans (3). Il portait 135 esclaves. Pendant la traversée, ceux-ci se révoltent, s'emparent du navire, tuent un passager, blessent le capitaine et obligent le second, sous peine de mort, de conduire le navire au port anglais de Nassau.

---

(1) Ortolan, tome I, p. 261 et s.
(2) Art. 5, Inst. crim. (l. 27 juin 1866).
(3) Calvo. — Droit intern. théor. et pratiq. Édit. 1888, § 455.

Les tribunaux anglais poursuivirent criminellement et acquittèrent 19 esclaves qui avaient fomenté le complot et en avaient dirigé l'exécution. A la suite de cet événement, le secrétaire d'État américain, M. Webster, écrivit à lord Asburton, ministre de S. M. B. à Washington, que le gouvernement des États-Unis « ne pouvait consentir à ce que les navires américains qui, par suite de mauvais temps ou d'accidents imprévus, relâchaient dans les ports anglais, fussent soumis à la juridiction locale, au point que les autorités du pays intervinssent en ce qui concernait les personnes ou les choses se trouvant à bord. » Il ajoutait que l'Angleterre aurait pu agir suivant son plaisir, si les esclaves étaient allés d'eux-mêmes à terre. L'Angleterre répondit que le fait d'avoir touché le sol anglais rendait les esclaves libres. Le 3 fév. 1853, l'affaire fut soumise en dernier ressort à M. Bate, jurisconsulte de Londres, qui donna tort à l'Angleterre.

L'affaire de *la Créole* a provoqué de vives discussions dans la doctrine. Le procédé de l'Angleterre a été généralement blâmé. De Cussy (1) fait observer que si la révolte eût éclaté parmi les gens de l'équipage et que si le navire, poussé par la tempête, eût abordé dans le port de Nassau, l'autorité anglaise, après avoir délivré le capitaine prisonnier, aurait probablement fait mettre aux fers et livré au capitaine de *la Créole*, pour les reconduire aux États-Unis et les traduire devant les tribunaux américains, les matelots coupables d'as-

(1) Droit maritime, de Cussy, tome II, p. 441.

sassinat. « Nous ne comprenons pas, ajoute-t-il, pourquoi leur qualité d'esclaves a pu devenir pour des nègres assassins un titre d'impunité. » Lawrence (1) tient le même langage. Wheaton, de son côté (2), désapprouve l'Angleterre et, prenant à partie l'argument soutenu par celle-ci que l'esclave est *ipso facto* libre de l'autorité de son ci-devant maître dès qu'il a touché le sol anglais, il déclare que les ports ne doivent pas devenir des repaires de brigands.

Il nous semble cependant, malgré l'opinion contraire professée par ces auteurs, que l'on peut, dans l'espèce, justifier l'Angleterre. Les esclaves s'étaient révoltés, avaient capturé le capitaine et assassiné un passager, uniquement en vue de recouvrer l'exercice d'un droit naturel : la liberté. Ils avaient ensuite cherché un refuge et une protection dans le port d'un pays anti-esclavagiste, qui aurait agi contre ses principes en les remettant aux mains de l'autorité américaine. On peut ajouter qu'étant devenus maîtres du navire, celui-ci avait perdu sa nationalité sinon d'après le droit interne, du moins d'après le droit des gens.

La France elle-même a parfois méconnu le principe de la territorialité des bâtiments en pleine mer. En 1856, les matelots du navire américain *l'Atalanta*, s'étant révoltés pendant la traversée, furent emprisonnés à Marseille, aussitôt après leur arrivée dans le port, sur la demande du consul des États-Unis. Peu de jours après, six d'entre eux furent tirés de prison et transportés sur *l'Ata-*

(1) Lawrence, tome III, p. 436 et s.
(2) Revue de Droit français et étranger, tome IX, p. 353.

lanta pour être reconduits en Amérique, comme coupables d'un crime. Cette mesure avait été provoquée par le consul. Mais les autorités locales, voyant les inculpés échapper à leur juridiction, pénétrèrent sur le navire, reprirent les prisonniers par la force et les incarcérèrent de nouveau. Le consul des États-Unis s'empressa de protester et obtint gain de cause (1).

Plus récemment, au mois de mai 1873, la Cour du comté de Liverpool prit sur elle de juger le capitaine Albert Allen Gardner, du navire américain *Anna Camp*. A cette occasion, M. Fish, secrétaire du département d'État à Washington, protesta contre l'habitude que prenait l'Angleterre d'instruire et de juger, à la suite d'une plainte, les conflits entre capitaines et matelots des navires américains, non seulement quand les faits, sur lesquels se basaient les plaintes, s'étaient passés dans les ports anglais, mais même quand ils avaient eu lieu en pleine mer. M. Fish opposa à ces procédés ceux des tribunaux américains, et il cita, comme exemple, un cas où la Cour du district de New-York refusa de connaître d'une contestation survenue sur navire anglais entre capitaine et matelots, durant la traversée.

La territorialité des navires en pleine mer étant admise, est-il nécessaire, pour que la justice française ait le droit de poursuivre l'auteur du délit commis sur nos navires, qu'une plainte préalable ait été portée par la victime (2) ? La loi

---

(1) Calvo, tome 2, p. 279.

(2) Le Sellyer (1875). Traité de la compétence et de l'organisation des tribunaux répressifs, t. II, p. 1009.

française exige, en effet, cette condition dans le cas de délits commis hors du territoire (1). Aucune controverse ne nous semble possible; n'était l'autorité du savant jurisconsulte, nous la dirions oiseuse. On ne saurait soutenir que le fait punissable a été accompli à l'étranger. Le navire étant considéré comme une partie du territoire, les actes délictueux doivent être soumis aux règles qui régissent les délits commis sur la partie continentale de l'État, à moins de dispositions contraires résultant de lois spéciales.

A l'intérieur du pays, la police, fortement organisée, a pour mission de prévenir les crimes et les délits. A bord d'un navire de commerce, l'autorité dont le capitaine est investi, peut être insuffisante pour empêcher une révolte. D'autre part, le capitaine, maître ou patron, peut abuser de ses pouvoirs et donner lieu à de justes sujets de plainte. Il était donc indispensable qu'une assistance utile pût intervenir au besoin. En France, l'article 113 du *Règlement du service à bord* de 1885, déclare que le commandant d'un navire de guerre français a, hors des ports français, le droit de visite et de police sur tout navire de commerce, paquebot postal ou bâtiment de pêche français. Il prend connaissance des plaintes portées par les capitaines ou leurs équipages et fait rendre justice à qui de droit. Le commandant peut mander les capitaines de commerce à son bord, s'il a à rece-

(1) «...En cas de délit commis contre un particulier français ou étranger, la poursuite ne peut être exercée qu'à la requête du ministère public; elle doit être précédée d'une plainte de la partie offensée ou d'une dénonciation officielle à l'autorité française, par l'autorité du pays où le délit a été commis...» (art. 5, Inst. crim.).

voir d'eux ou à leur faire quelque communication concernant la police de la navigation. S'il trouve à bord d'un bâtiment de commerce une personne prévenue de crime, le commandant peut, lorsqu'il le juge nécessaire, faire détenir le prévenu à bord d'un bâtiment de l'État, jusqu'à ce qu'une occasion se présente de le rapatrier, afin qu'il soit traduit devant la juridiction compétente (1).

Bien plus, disséminés sur toute la surface du globe, les consuls concourent à assurer la répression des crimes et délits commis à bord. Ils ont droit de police à l'égard de tous les équipages français dans une mesure que nous déterminerons plus loin (2). C'était là un droit attentoire à la souveraineté des États où ils résident, ceux-ci étant maîtres absolus sur leur territoire. Ce droit a été reconnu indispensable à l'intérêt de la navigation, et aujourd'hui des conventions consulaires analogues lient tous les États entre eux.

SECTION II

DES CAS OU L'ON ADMET LES NAVIRES DE GUERRE ÉTRANGERS AU DROIT DE POLICE SUR NOS NAVIRES

Si le navire vient à perdre sa nationalité, il cesse d'être exclusivement justiciable de la loi française. Mais quels faits sont de nature à entraîner la dénationalisation d'un bâtiment de com-

---

(1) Le Moine. Précis du droit maritime international, p. 332 (1888).

(2) Ordonn. 29 oct. 1833. Rapports des consuls avec la marine marchande. — Lehr, Manuel théorique et pratique des consulats 1887 passim. — De Clercq et Vallat: Guide des consulats.

merce? Nous pouvons citer les actes de piraterie d'après le droit des gens. Si l'équipage se révolte en mer et change le capitaine, conserve-t-il sa nationalité française? La question est controversée. Pour la négative, on invoque le décret disciplinaire de 1852 qui, notamment dans son article 89, attribue aux tribunaux français la connaissance des crimes commis par l'équipage. Si les juges du droit commun sont compétents, en pareil cas, c'est dit-on, une preuve que le navire reste soumis à l'allégeance française. On ajoute que seule l'autorité du bord a été bravée et qu'il n'a pas été porté atteinte à la liberté des mers. Du reste, le devoir qui incombe aux consuls de recourir à l'autorité locale pour arrêter les coupables facilite la répression et empêche l'impunité, ce qui est une garantie pour les marines des autres pays. On ne peut soutenir qu'il s'agit d'un crime du droit des gens, d'un fait constituant la piraterie, dans son sens absolu, tant que les insurgés ne commettent pas de déprédation en mer (1).

En faveur de l'affirmative on fait valoir qu'un équipage qui se révolte et s'empare du bâtiment est suspect de piraterie. Ne respectant plus aucune loi disciplinaire, il ne peut invoquer à son bénéfice la législation d'un État déterminé et récuser l'intervention d'une autorité étrangère au pays auquel se rattachait le navire avant la révolte (2).

Il y a donc des cas où une compétence étrangère a le droit d'intervenir pour connaître des faits

---

(1) Wheaton, op. cit., p. 353.
(2) Testa (trad. Boutiron), Revue de droit public international maritime (1886).

délictueux commis sur nos navires en pleine mer. Nous venons d'indiquer, comme exemple, l'hypothèse où le bâtiment perd sa nationalité, et il en est ainsi, d'une façon certaine, lorsqu'on se trouve en présence d'actes de piraterie selon le droit des gens. La constatation des délits commis à bord de navires français peut aussi être faite par une marine étrangère dans les cas où la France renonce à exercer exclusivement son droit de police à la suite de conventions. Nous parlerons de la piraterie et des conventions relatives à la traite des nègres, en donnant quelques détails sur la conférence qui se tient actuellement à Bruxelles. Nous étudierons ensuite la convention sur la pêche dans la mer du Nord, de 1882, et celle qui a été signée en 1884 à Paris pour la protection des câbles sous-marins.

Article I. — Cas résultant de l'usage. La Piraterie : distinction entre la piraterie suivant le droit des gens et suivant les législations internes.

Dans le sens général admis par le droit international, les pirates sont des gens qui courent les mers pour y commettre des actes de déprédation et piller à main armée les bâtiments qu'ils rencontrent. Le crime de piraterie est toujours un attentat contre la propriété, et très fréquemment aussi un attentat contre la personne. Les pirates sont donc les bandits de la mer. Il n'est pas nécessaire, pour qu'il y ait piraterie, que le navire ait été équipé dans ce but. Sa destination a pu changer pendant le voyage, à la suite d'événements criminels. L'équipage se soulève, massacre le

capitaine, prend possession du navire et se livre à des actes de brigandage. Dans ce cas aucun doute n'est possible, le bâtiment est dénationalisé, ceux qui le montent sont des pirates (1).

Les auteurs sont généralement d'accord sur les conditions requises pour qu'il y ait piraterie d'après le droit des gens. Un jurisconsulte anglais, Jenkins, exige : 1° une attaque accompagnée de violence ; 2° le fait de s'emparer de la chose d'autrui ; 3° une intimidation exercée sur la victime de l'attentat (2). C'est avec juste raison, selon nous, que Bluntschli (art. 343, code internat.) rejette ce dernier caractère comme inutile à l'existence d'un acte de piraterie. La gravité du méfait doit s'apprécier *in abstracto*, en considérant l'acte en lui-même. Sa criminalité ne saurait dépendre de l'état d'esprit de la personne lésée; sinon, le même attentat commis envers des gens plus ou moins faciles à effrayer serait tantôt plus, tantôt moins coupable suivant la vigueur morale de la victime de l'acte de piraterie.

Nous préférons la définition de Calvo (3) qui définit la piraterie: « tout vol ou pillage d'un navire ami, toute déprédation, tout acte de violence commis à main armée en pleine mer contre la personne ou les biens d'un étranger, soit en temps de paix, soit en temps de guerre. »

Les pirates sont un danger pour le commerce de toutes les nations: c'est un péril que tous les peuples civilisés ont également à redouter. L'intérêt

---

(1) A. Le Moine, Précis de droit maritime intern. Édit. 1888, p. 58.
(2) Esperson. — Giurisdizione internaz. maritt. 1877 tit. 5, 171.
(3) Calvo, op. cit. § 485.

général des États étant le même sur ce point, les navires de guerre des puissances ont le droit universellement reconnu de s'en emparer et de les conduire dans leur pays pour y être jugés. Les pirates étant les ennemis du genre humain, *hostes generis humani*, comme disent les anciens textes, ne peuvent recevoir d'aucun pouvoir organisé l'autorisation d'exercer un pareil métier. Ils n'ont donc pas de patrie.

Il ne faudrait cependant pas que sous prétexte de saisir des pirates, les navires de guerre des différentes nations fussent un obstacle à la libre circulation des bâtiments sur mer. Il ne faudrait pas que sur le plus léger indice ils pussent arrêter un navire et y opérer des perquisitions. Aussi exige-t-on des présomptions graves de piraterie, pour qu'un vaisseau de guerre soit en droit d'intervenir. Malgré les précautions prises, des erreurs sont toujours possibles. Le pouvoir dont nous parlons doit donc être exercé avec la plus grande discrétion.

Un des signes distinctifs des navires qui se livrent à la piraterie est de courir les mers *armés*, sans être munis de papiers de bord. Le mot *armés* toutefois ne doit pas être pris dans un sens trop étendu. Ainsi dans certaines mers généralement infestées par les pirates, les équipages de commerce peuvent être munis d'armes destinées plutôt à la défense qu'à l'attaque.

D'ailleurs les gouvernements des différents États doivent donner sur ce point des instructions spéciales, aussi bien aux commandants des forces navales investis du droit de capturer qu'aux juges chargés de statuer sur la valeur de la prise. Le

comte Mathieu de la Redorte (1) exige que l'équipage du navire saisi ait manifesté ses intentions par des actes positifs d'agression ou des démonstrations menaçantes non équivoques. Nous nous rangeons volontiers à son avis en principe, mais cette théorie ne devrait pas être considérée comme absolue. Telles circonstances peuvent se présenter où les actes de déprédation auxquels se livre un bâtiment paraitront suffisamment établis, en dehors d'une attaque ou d'une menace contre le navire qui veut opérer la saisie. Ainsi les faits de piraterie auxquels se livre habituellement un navire déterminé peuvent avoir été dénoncés à un bâtiment de guerre par des équipages victimes d'une agression. L'intervention serait rigoureusement obligatoire en pareil cas.

Lors de la discussion de la loi de 1825 contre la piraterie, dont nous parlons plus loin, le garde des sceaux s'est exprimé ainsi : « Il faut bien remarquer qu'il s'agit d'un bâtiment *armé* et non d'un simple bâtiment de commerce. Or la destination d'un bâtiment armé est de faire la guerre. On a le droit d'examiner s'il prépare une guerre légitime ou illégitime. Sur mer, la guerre illégitime est la piraterie » (2).

En 1846 le brick *la Malouine* avait capturé, sous prévention de piraterie, le navire brésilien *Restaurador-Bahiano*. Le Conseil d'État déclara, le 27 avril 1847, cette prise non valable, parce qu'il n'était pas suffisamment prouvé que le navire fût armé (3).

---

(1) Mathieu de la Redorte. — Revue des Deux-Mondes 1846 (janvier).
(2) Moniteur du 23 janvier 1825.
(3) Dall. pér. 47. 3. 97.

Le défaut de papiers de bord ou leur irrégularité ne devrait pas non plus être regardé comme des présomptions suffisantes de piraterie. C'est ce qui a été jugé, le 27 avril 1847, à l'égard du navire sarde, la *Notre-Dame-de-Grâce*. Ce bâtiment avait un passeport, une commission et un rôle d'équipage. L'irrégularité des papiers avait pour but de dissimuler des faits de traite (1).

Par contre, quand à l'absence de papiers de bord se joint le fait de l'armement, le navire qui ne peut pas justifier de la légitimité de son expédition est justement suspect de piraterie. Le navire le *Sempar*, naviguant sous pavillon brésilien, fut capturé le 22 mai 1846 par la corvette à vapeur de l'État, l'*Espadon*. Il était armé et ses papiers de bord n'étaient pas réguliers. Le Conseil d'État déclara la prise valable. — Il en fut de même en ce qui concerne le *Trovoada*, capturé par le brick-aviso le *Papillon*. Il était armé; le rôle de l'équipage portait un nombre inférieur à celui des hommes dont la présence était constatée.

Dans le cas où un navire est suspect de piraterie, il convient, pour s'assurer de son véritable caractère, de s'approcher de lui, de *le chasser*, en l'invitant à arborer son pavillon. Cet avertissement est accompagné, au besoin, d'un coup de canon à poudre, puis d'un autre coup à boulet perdu. Si le croiseur le juge utile, il peut aussi exercer le droit de faire *raisonner* le bâtiment suspect, c'est-à-dire de le rejoindre à portée de voix et de le forcer à répondre aux questions posées.

---

(1) Dall. pér. 47. 3. 97.

Lorsqu'à la suite de ces préliminaires, la présomption de piraterie paraît fondée, la *visite* aura lieu. Tous les États reconnaissent ce droit, même les États-Unis (1). Mais tant que la certitude du crime n'existe pas, le capitaine ou commandant de guerre doit agir avec la plus grande réserve. S'il a commis une erreur, le bâtiment qui a été l'objet d'une suspicion non fondée peut avoir subi un préjudice. En pareil cas, il est juste que l'État dont relève le navire visiteur indemnise le navire visité.

Quand des pirates ont été capturés, peut-on les mettre à mort sans l'intervention de l'autorité publique ? Ce serait une erreur de croire que le capteur a toujours le droit de les juger sommairement et de les exécuter. On s'exposerait parfois à mettre à mort des gens dont la qualité de pirates ne serait pas absolument démontrée. Si la piraterie appartient au droit des gens quant aux éléments qui la constituent, elle appartient au droit interne des différentes nations quant à la procédure et quant aux peines à appliquer (2).

Aujourd'hui, aucun peuple civilisé n'admet plus la justice sommaire à l'égard des pirates ; ce principe ne souffre exception que quand un bâtiment de guerre ou de commerce, étant attaqué, se trouve dans le cas de légitime défense. Cependant, certains auteurs soutiennent que si le pirate est pris en flagrant délit, il peut être exécuté immédiatement (3). Il est vrai qu'en pareil cas aucune

---

(1) Phillimore. T. III, pp. 423 et 424.
(2) Esperson. Loc. cit., tit. 5-175.
(3) Le Moine. Loc. cit., p. 59.

erreur n'est à craindre. Mais cette raison nous semble insuffisante pour soustraire les criminels à la justice régulière. L'article 106 de notre Code d'instruction criminelle décide que « tout dépositaire de la force publique, et même toute personne, pourra saisir le prévenu et le conduire devant le Procureur de la République ». On peut, par analogie, autoriser même les navires de commerce étrangers à s'emparer de pirates pris en flagrant délit, à la condition de les remettre à l'autorité chargée de les juger, celle-ci pouvant être celle du navire capteur (1).

Esperson prétend que si le bâtiment capteur n'est pas en mesure de garder le pirate et de le remettre à l'autorité publique, il pourra le juger, mais devra dresser procès-verbal de la composition du tribunal, des débats, de la déposition des témoins et de la défense de l'accusé (2). Ces garanties de bonne justice, par un tribunal de rencontre, ne nous semblent nullement suffisantes et, sauf le cas de légitime défense, nous estimons qu'il vaut encore mieux laisser échapper un pirate qu'on ne peut garder, que de jouer à son égard un rôle en vue duquel on n'est pas préparé. Il ne faut pas oublier, en effet, que la peine encourue est une peine irréparable : la mort.

Un certain nombre de pays ont cru devoir édic-

---

(1) Loccenius s'exprime ainsi dans son traité *De jure maritimo*, liv. 2, chap. III : « *Quia sunt pacis publicæ et juris gentium violatores et tanquam hostes publici ob insignam illam malitiam quam exercent in mari in deprædandis alienis navibus..... Unde etiam* a privatis *invadi possunt et adprehendi propria auctoritate, salva tamen magistratus loci juridictione criminali et instructione de modo prosequendi gratia.*

(2) Loc. cit., 176.

ter des lois contre la piraterie et ils ne se sont pas contentés de régler la procédure et de fixer la peine. Ils ont énuméré les faits constituant des actes de piraterie. Ce système est vicieux et peut entraîner de graves conflits, car on fait généralement rentrer dans ces lois des faits qui constituent non des actes de piraterie suivant le droit des gens, mais des actes assimilés à la piraterie (1).

Si le droit d'un État considère et juge comme pirates des individus qui ont commis un délit de droit interne plutôt qu'un crime du droit des gens, il pourra arriver que les faits ne soient pas traités comme des actes de piraterie par d'autres nations. Alors en s'arrogeant la faculté d'en connaître, l'État aura soustrait des individus à la justice de leur pays, il aura porté atteinte au principe de la territorialité des navires en pleine mer et méconnu la souveraineté des nations en ce qui concerne les faits accomplis sur leur territoire. Il en résultera de graves difficultés diplomatiques.

Si, au contraire, la loi restreint le crime de piraterie par rapport au droit des gens, on s'expose à soustraire injustement ses nationaux à la juridiction des tribunaux étrangers. Au cas où l'on jugerait à propos de les réclamer, les États étrangers seraient fondés à ne pas les rendre, ce qui serait également de nature à entraîner des conflits.

Le seul moyen d'éviter les difficultés pour l'État qui a édicté la loi, consisterait à n'appliquer les dispositions spéciales de cette loi qu'à ses propres sujets, et seulement dans les lieux dépendant de sa

(1) Themis, 1829, p, 88.

juridiction. C'est ce que fait remarquer très judicieusement Ortolan (1).

L'Angleterre et les États-Unis assimilent à la piraterie, dans leur législation, des faits ou délits qui ne sauraient y rentrer, notamment la traite.

En Prusse, en Autriche et en Russie, il en est de même depuis un traité de 1841 avec l'Angleterre.

En Espagne, une ordonnance de 1801, sur la course, établit qu'on doit tenir pour pirate tout navire muni d'une fausse patente ou qui n'en a aucune, celui qui combat sous un autre pavillon que le sien, qui s'arme en course sans lettre de son gouvernement ou qui, sans autorisation, reçoit une patente d'un autre État, même allié de l'Espagne (2).

Le code maritime italien distingue, pour la piraterie en temps de guerre, suivant que le délinquant est étranger ou national (art. 322). Cette distinction ne nous semble avoir aucune sérieuse raison d'être. Le code pénal du même pays déclare pirate tout navire muni d'armes qui n'a aucun papier constatant la légitimité de l'expédition. Toutefois, la peine est moindre que la piraterie prouvée, car il n'y a encore aucun acte de déprédation (art. 54) (3).

Le code pénal néerlandais de 1881 punit comme coupable de piraterie, celui qui prend du service à titre de capitaine sur un navire, sachant qu'il sert à commettre des actes de violence, en pleine mer, contre d'autres navires ou contre les per-

---

(1) Ortolan, op. cit, p. 238.
(2) V. Calvo, § 490 et 491.
(3) Esperson, op. cit.

sonnes et les choses qui s'y trouvent, s'il n'est autorisé par aucune puissance belligérante ou s'il n'appartient à la marine de guerre d'aucun gouvernement reconnu (art. 381). Il en est de même de celui qui, ayant connaissance de cette destination ou de cet usage du navire, prend du service dans son équipage ou y reste attaché de son plein gré, après en avoir eu connaissance (1).

Il est à remarquer que les Hollandais, ayant promulgué leur code à une époque récente, n'ont pas ignoré les critiques des auteurs relatives à l'assimilation de certains faits du droit commun au crime de piraterie. Il semble qu'ils en aient tenu compte dans l'article 8 qui, faisant allusion notamment à l'article que nous venons de citer, dit : « L'applicabilité de ces articles est restreinte par les exceptions reconnues dans le droit des gens ». Nous pensons qu'on en peut conclure que si certains États ne qualifient pas d'actes de piraterie les faits prévus par l'article 381, leurs nationaux coupables de ces délits ne devront pas être jugés par les tribunaux néerlandais. Il y aurait, dans cette hypothèse, la restriction du droit des gens, dont parle l'article 8. Il faut reconnaître néanmoins que ce texte est bien vague, surtout en matière pénale.

Notre loi française, sur cette matière, est du 10 avril 1825. Elle est intitulée : *Loi pour la sûreté de la navigation et du commerce maritime.* Le premier titre s'occupe du crime de piraterie, le second du crime de baraterie (nous n'aurons pas à nous

(1) Code pénal néerlandais du 3 mars 1881. Traduct. Vintgens.

en occuper ici), le troisième des poursuites et de la compétence.

La loi a divisé les faits de piraterie en quatre catégories comprenant chacune, plusieurs cas. En procédant ainsi, elle a évité de donner une définition de la piraterie et a pu, ainsi, assimiler à ce crime des faits délictueux qui n'en présentent pas toujours les caractères suivant le droit des gens.

La division faite par la loi de 1825 est assez imparfaite et peu logique (1). Chaque catégorie réunit des actes différents par leur nature et les peines dont ils sont frappés. Néanmoins la loi présente cet avantage de simplifier les recherches qu'il fallait faire auparavant dans les anciennes ordonnances fort peu en harmonie entre elles.

L'article 1er concerne tous les navires sans distinction de nationalité : « Seront poursuivis et jugés comme pirates, 1° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer quelconque armé et naviguant sans être ou avoir été muni pour le voyage de passeport, rôle d'équipage, commissions ou autres actes constatant la légitimité de l'expédition ; 2° tout commandant d'un navire ou bâtiment de mer armé et porteur de commissions délivrées par deux ou plusieurs puissances ou États différents ».

Les trois articles suivants s'occupent des individus faisant partie de l'équipage d'un navire ou bâtiment de mer français.

Cette distinction a pour but d'éviter les difficultés diplomatiques que ne manquerait pas d'entraîner

---

(1) Beaussant, code maritime (1840) p. 255.

l'application des articles 2, 3 et 4 aux navires des autres nationalités. Il s'agit, en effet, dans ces articles, de situations ou d'actes qui n'ont pas nécessairement les caractères constitutifs de la piraterie d'après le droit de tous les peuples.

Le fait de courir les mers avec une commission de deux ou plusieurs puissances est généralement qualifié d'acte de piraterie d'après le droit des gens. La disposition de l'article 1er sur ce point figurait déjà dans l'ordonnance de la marine de 1681, mais d'une façon plus large. « Tout vaisseau.... ayant commissions de deux différents princes ou États sera aussi de bonne prise et, s'il est armé en guerre, les *capitaines* et *officiers* seront punis comme pirates (1) ». Remarquons que l'ordonnance traite comme pirates, non seulement le capitaine, mais encore les officiers. La loi de 1825 n'a maintenu la disposition qu'à l'égard du commandant seulement (2). Il est possible que les officiers et les gens de l'équipage ignorent que le commandant a plusieurs commissions.

En ce qui concerne le 1° de l'article 1er, il résulte des déclarations faites lors de la discussion de la loi, que le capitaine est présumé coupable s'il ne prouve son innocence, tandis que l'équipage est présumé innocent si sa culpabilité n'est prouvée. On fit observer, en effet, que les matelots pourraient ignorer bien souvent le défaut de papiers. Le Garde des sceaux et le gouvernement répondirent qu'en pareil cas ce serait à l'accusation,

---

(1) Pardessus, Collect. des lois marit. art. 5, liv. 9, tit. 3.
(2) Ortolan, chap. XI Des pirates.

conformément à la règle générale, à établir qu'ils ont connu la non-existence des papiers de bord. On peut regretter toutefois que notre article n'ait pas été rédigé en des termes plus clairs (1).

Pour être poursuivi comme pirate, le navire doit être *armé*, et ce mot n'est pas à prendre ici dans son sens technique de *gréé* ou d'*équipé :* le navire doit être muni d'armes de guerre.

Il ne faut pas non plus entendre cette expression dans un sens trop absolu. Il faut tenir compte des circonstances, de la nationalité du navire, des parages où il se trouve, etc. Il y a là des questions de fait que les tribunaux auront à apprécier.

Ainsi le 13 mai 1829, le Conseil d'État a déclaré valable la prise d'un mistik grec par la frégate la *Junon*. Le bâtiment capturé était armé et n'avait ni papiers de bord, ni pavillon. C'est vainement que l'on a produit dans l'affaire une lettre écrite au consul de France en Grèce par l'un des secrétaires d'État de la Grèce dans laquelle on déclarait que, d'après les usages, les caboteurs grecs étaient armés et n'avaient pas de papiers de bord. — D'autre part, on a jugé qu'on ne saurait regarder comme armé pour la piraterie un navire à bord duquel on ne trouve au milieu d'autres armes qu'un canon de huit en fonte (Cons. d'État, 25 janv. 1831, aff. la *Corinne*).

La peine prononcée dans les cas de l'article 1er est celle des travaux forcés à perpétuité pour les commandants, chefs et officiers, et la peine des travaux forcés à temps pour les autres membres

---

(1) Duvergier, sur l'art. 5 de la loi. — Ste-Claire Deville, Du crime de piraterie 1876, p. 17.

de l'équipage (art. 5). Si l'article ne prononce pas la peine de mort dont on frappait toujours autrefois les vrais coupables, c'est qu'il s'agit ici d'une simple présomption, sans qu'il y ait eu commencement d'exécution (1).

L'article 2 établit une seconde classe de faits de piraterie : « Seront poursuivis et jugés comme pirates, 1° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou d'un bàtiment de mer français, lequel commettrait à main armée des actes de déprédation ou de violence, soit envers des navires français ou des navires d'une puissance avec laquelle la France ne serait pas en état de guerre, soit envers les équipages ou chargements de ces navires ; 2° tout individu faisant partie de l'équipage d'un bâtiment de mer étranger, lequel, hors l'état de guerre et sans être pourvu de lettres de marque ou de commissions régulières, commettrait lesdits actes envers des navires français, leurs équipages ou chargements ; 3° le capitaine et les officiers de tout navire ou bàtiment de mer quelconque qui aurait commis des actes d'hostilité sous un pavillon autre que celui de l'État dont il aurait commission. »

Lorsqu'il s'agit de déprédations, les passagers sont compris dans l'expression « individus faisant partie de l'équipage », sinon il aurait été facile de dissimuler sa qualité véritable sous celle de passager.

---

(1) Les anciens auteurs prétendaient que les vrais pirates méritaient la mort: « *Nec enim aliud meruerunt fidei violatores et innocentium sanguinis ac fortunarum prædones* ». *Loccenius, de jure maritimo*, lib. II, cap. 3.

Dans les cas qui précèdent, la peine prononcée est la mort ou celle de travaux forcés à perpétuité, suivant la distinction établie par l'article 6.

Une troisième catégorie de faits de piraterie se trouve dans l'article 3 : « Seront également poursuivis et jugés comme pirates, 1° tout Français ou naturalisé Français qui, sans l'autorisation du gouvernement, prendrait commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé en course ; 2° tout Français ou naturalisé Français qui ayant obtenu, même avec l'autorisation du gouvernement, commission d'une puissance étrangère pour commander un navire ou bâtiment de mer armé, commettrait des actes d'hostilité envers des navires français, leurs équipages ou chargements. »

L'article 3, tit. IX de l'ordonnance de 1681 contenait une disposition analogue au 1° de l'article précédent. Le législateur de 1825 s'est évidemment inspiré de cette ordonnance. Or Valin, son commentateur, déclarait que la disposition de l'article 3 ne souffrait aucune exception et s'appliquait en temps de paix comme en temps de guerre. Il y a, en pareil cas, dit-il, une sorte de désertion avec engagement au service d'une nation étrangère.

Depuis le congrès de Paris qui, en 1856, a prononcé l'abolition de la course, le crime prévu par l'article 3 de la loi de 1825 se commettra moins fréquemment. Il est cependant encore possible puisque trois États n'ont pas adhéré aux propositions votées par le congrès : les États-Unis, le Mexique et l'Espagne. L'hypothèse d'une autorisation par le gouvernement français, que prévoit l'article 3, n'a plus maintenant de raison d'être que dans les

cas où la France serait en guerre avec l'une ou l'autre de ces trois puissances.

L'article 4 prévoit une dernière classe de faits de piraterie : « Seront encore poursuivis et jugés comme pirates : 1° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou d'un bâtiment de mer français qui par fraude, ou violence envers le capitaine ou commandant, s'emparerait dudit bâtiment; 2° tout individu faisant partie de l'équipage d'un navire ou d'un bâtiment de mer français qui le livrerait à des pirates ou à l'ennemi » (art. 4). La peine prononcée par l'article 8 est la mort contre les officiers et les membres de l'équipage, sauf dans le cas du 1° de l'article où les hommes de l'équipage sont condamnés aux travaux forcés à perpétuité, s'il n'y a pas eu homicide ou blessure (1).

Le 2° de l'article 4 a été substitué à l'article 36 (livre II, tit. 1) de l'ordonnance de 1681 : « Le maître qui sera convaincu d'avoir livré aux ennemis ou malicieusement fait échouer ou périr son vaisseau sera puni du dernier supplice. » Au contraire, l'ordonnance de 1681 ne prévoyait pas l'hypothèse qui fait l'objet du 1° de l'article 4 (2).

Les cas dont s'occupe notre dernier article diffèrent dans leur nature de ceux des articles 1, 2 et 3. Ces articles prévoient les attaques des navires armés pour commettre des déprédations. L'article 4 a pour but de protéger la propriété commer-

(1) L'Angleterre est plus sévère ; elle inflige la peine de mort aux officiers et aux matelots. Dans les mêmes circonstances les États-Unis condamnent le matelot américain, s'il n'y a pas d'homicide ni de blessures, à une amende de 2000 dollars au maximum et à la prison avec travaux pénibles (hard labor) pendant 10 ans au maximum (acte approuvé le 3 mai 1835), Ste-Claire Deville, p. 31.

(2) Ste-Claire Deville. — Op. cit, p. 29.

ciale, non contre les agressions des bandits du dehors, mais contre les trahisons d'un ennemi intérieur.

Est-il nécessaire de rechercher le mobile qui a pu guider les hommes de l'équipage à massacrer le capitaine ou le commandant et à s'emparer du navire ? Faut-il rechercher aussi suivant qu'ils ont agi par esprit de vengeance ou dans un but de brigandage, et par suite les traduire devant les tribunaux du droit commun dans le premier cas, devant le tribunal maritime dans le second ? — Si après s'être rendus maîtres du bâtiment, ils accomplissent un meurtre pour mieux assurer l'impunité de leur premier crime, faut-il y voir un fait distinct et de droit commun justiciable de la Cour d'assises ?

Ces questions se sont posées notamment dans les circonstances suivantes : le 29 juin 1864, l'équipage du bâtiment de commerce le *Fœderis-Arca*, se révolta à l'occasion d'une mesure d'inscription au livre de punitions, pour refus d'exécuter une manœuvre nocturne. Le capitaine et le lieutenant sont tués. Les révoltés s'emparent des papiers de bord, les détruisent, se partagent les effets du capitaine, achèvent la nuit dans des libations. Mais se voyant incapables de conduire le navire, ils le coulent après avoir tué le mousse dont ils redoutent la dénonciation. Ils montent ensuite dans les embarcations, sont recueillis par un brick danois et ramenés à Brest.

Leur crime ayant été découvert malgré toutes les précautions prises, ils furent traduits devant la juridiction maritime. Dans les efforts tentés pour les enlever à cette juridiction, on ne nia pas l'exis-

tence d'un attentat en mer contre la propriété commerciale confiée à la garde du capitaine du navire et au salut de laquelle l'équipage devait ses soins ; on soutint que l'attentat ne rentrait pas parmi les crimes assimilés à la piraterie, parce qu'il n'avait pas eu le vol pour mobile, mais seulement un sentiment de vengeance contre le capitaine. La piraterie, disait-on, c'est la prise d'un navire comme but et la violence envers le capitaine comme moyen. On ajoutait qui le législateur de 1825 n'avait prévu que des faits ayant un caractère de piraterie bien déterminé.

A ces arguments on a répondu : quand une entreprise commerciale a été criminellement anéantie par un meurtre, c'est la sécurité du commerce maritime qui est ébranlée, et le crime, quel qu'en soit le mobile, emprunte aux résultats produits un caractère particulier qui justifie l'application de la loi spéciale et la compétence de la juridiction d'exception (1).

Le meurtre du mousse accompli postérieurement n'était-il pas un crime de droit commun ? Non, car il y avait connexité, ce fait se rattachait au crime principal et il était prévu par l'article 8. « Si le fait a été... suivi d'homicide, la peine de mort sera indistinctement prononcée contre tous les hommes de l'équipage » (2).

---

(1) Journal du droit criminel 1866, p. 225 et suivantes, article de M. Morin.

(2) On pouvait également répondre en invoquant ce principe général de l'article 304 du Code pénal : « Le meurtre emportera la peine de mort lorsqu'il aura eu pour objet... de favoriser la fuite ou d'assurer l'impunité des auteurs ou complices de ce délit ». Il doit y avoir nécessairement connexité pour que le tribunal maritime soit compétent, il faut que le fait postérieur se rattache au fait principal. — V. aff. Caron, Sirey 22. 1. 291.

On avait prétendu également que les faits devaient être envisagés isolément, comme constituant une série de crimes distincts, justiciables des tribunaux ordinaires. L'affaire fut soumise successivement aux juges de droit commun de Nantes, Rennes et de Caen, puis aux tribunaux maritimes de Brest et de Toulon. Trois arrêts de cassation intervinrent. Aucun des moyens invoqués par les accusés, pour se soustraire à la compétence des tribunaux spéciaux, ne fut admis. Le dernier arrêt décide notamment qu'on ne peut examiner les faits séparément: « attendu qu'en présence des faits constatés, il n'est pas possible d'isoler l'un de l'autre les divers actes reprochés aux prévenus et de considérer chacun d'eux comme constituant un crime distinct ressortissant à la juridiction ordinaire des Cours d'assises ; qu'on ne doit y voir, au contraire, qu'un tout indivisible, composé d'une série d'actes soit préparatoires, soit complémentaires de la piraterie et concourant, par leur ensemble, à constituer ce crime spécial, dont la connaissance appartient à la juridiction spéciale des tribunaux maritimes ».

La loi de 1825 règle la poursuite et la compétence en matière de piraterie, dans les articles 16 et suiv. : « Quand des bâtiments de mer auront été capturés pour cause de piraterie, la mise en jugement des prévenus sera suspendue jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la validité de la prise. Cette suspension n'empêchera ni les poursuites, ni l'instruction de la procédure criminelle. »

Nous nous trouvons ici en présence d'une question préjudicielle. Le bâtiment capturé est-il de

bonne prise? « Si la prise est déclarée nulle, a dit M. Portal, à la Chambre des Pairs, les prévenus ne pourront être mis en jugement; si elle est déclarée valable, les tribunaux compétents resteront libres d'apprécier tous les moyens de défense. »

La question de savoir si la capture est valable, est portée devant le Conseil des prises, créé par décret du 18 juillet 1854, réorganisé par celui du 9 mai 1859, et rendu permanent le 28 novembre 1861 (1).

Relativement à la compétence, l'article 17 s'exprime ainsi: «S'il y a capture du navire ou arrestation de personne, les prévenus de piraterie seront jugés par le tribunal maritime du chef-lieu de l'arrondissement maritime dans les ports duquel ils auront été commis. Dans tous les autres cas, les prévenus seront jugés par le tribunal maritime de Toulon, si le crime a été commis dans le détroit de Gibraltar, la mer Méditerranée ou les autres mers du Levant, et par le tribunal de Brest lorsque le crime aura été commis sur une autre mer.» Par exception, les Français qui prennent commission d'une puissance étrangère sont jugés suivant les formes et par les tribunaux ordinaires.

Le Code de justice militaire pour l'armée de mer du 4 juin 1858 a maintenu dans son article 90 la compétence des tribunaux maritimes à l'égard des faits de piraterie prévus par la loi de 1825 (2). Pourquoi la création des tribunaux d'ex-

(1) Le rapport dit pour justifier le maintien de ce Conseil: « Il ne saurait y avoir aucune garantie de la paix extérieure dans un pays où la validité des prises ne serait pas appréciée par le pouvoir politique.» Sainte-Claire Deville, op. cit., p. 40.

(2) Un décret du 31 mars 1874 organise deux tribunaux maritimes en Cochinchine. Cette création ne change pas la compétence de l'art. 17,

ception pour connaître notamment des faits de piraterie? On a fait observer qu'il fallait ici des juges ayant connaissance de la vie de mer, la gravité du fait ne pouvant être apprécié justement que par ceux qui ont passé leur existence sur l'Océan. Ce n'est là, d'ailleurs, qu'un retour aux anciens principes qui donnaient à l'amirauté le soin de connaître de tous faits de mer, et le législateur devait, comme nous le verrons, entrer plus tard largement dans cette voie quand, en 1852, il créa les tribunaux maritimes commerciaux pour juger les délits maritimes.

Quant aux formes de procéder en matière de piraterie, les articles 197 à 202 du Code de justice militaire sont venus modifier sur ce point l'article 18 § I de notre loi de 1825.

Article II. — Cas résultant de traités passés par la France avec les États étrangers.

§ I. — *Traite des nègres. Conférence de Bruxelles* (1890).

La seconde restriction que subit la règle de la territorialité des navires en pleine mer se rencontre, avons-nous dit, quand deux ou plusieurs puissances font entre elles des conventions en vue de permettre à leurs croiseurs respectifs de surveiller et même de visiter au besoin les navires de commerce appartenant aux parties contractantes. Parmi ces conventions nous examinerons

---

sauf au cas où les criminels auraient été amenés à Saïgon. — Ste-Claire Deville, loc. cit. p. 43.

d'abord celles qui ont pour objet la traite des nègres.

Le trafic des hommes de couleur a été provoqué par la découverte de l'Amérique et la nécessité d'assurer la culture des terres exploitées. Les Portugais, les premiers, achetèrent des nègres sur la côte d'Afrique pour les transporter dans leurs colonies. Au 17e siècle le commerce des noirs avait pris une telle extension et les esclaves étaient si nombreux dans les possessions américaines appartenant aux peuples de l'Europe, qu'en France, Louis XIV crut devoir, par un édit nommé *Code noir* (mars 1685), régler leur condition civile et leur situation matérielle (1). Le 16 pluviôse an II, un décret de la Convention abolit l'esclavage des nègres et déclara citoyens français tous les hommes, sans distinction de couleur, domiciliés dans les colonies. Cette mesure trop absolue prise sans transition eut de graves conséquences : les noirs devenus libres en profitèrent pour assassiner leurs anciens maîtres et piller les domaines qu'ils cultivaient. Une réaction se produisit bientôt. La loi du 30 floréal an X, sous le Consulat, rétablit l'esclavage et la traite des noirs.

Quelques années après, l'Angleterre prit la tête d'un mouvement dirigé contre la traite. La propagande fut menée par le « petit parti des saints ».

En 1807, ce parti fit voter un bill contre le commerce des noirs. Poursuivant sa campagne, l'Angleterre s'efforça d'obtenir que les autres peuples prissent des mesures identiques. En 1810, 1813 et

(1) En 1789, sur 700.000 habitants que renfermaient nos colonies il y avait 600.000 noirs.

1814 elle signa des conventions avec le Portugal, la Suède et le Danemark qui s'engagèrent à interdire la traite à leurs nationaux.

Au congrès de Vienne, les huit puissances signataires du traité de Paris décidèrent, par une déclaration du 8 février 1815, l'abolition du trafic des nègres (1). Cet engagement était plutôt moral qu'effectif. La déclaration fut renouvelée au congrès de Vérone.

Plusieurs États prohibèrent alors la traite dans leur législation. En France, elle fut interdite par des lois de 1817, 1818 et 1827. En 1831, une loi du 4 mars établit des peines graduées contre les traitants; elle est encore en vigueur.

Pendant ce temps, l'Angleterre signait sur ce point avec différents États des traités dans lesquels on autorisait les croiseurs de chacun des pays contractants à visiter les navires suspects de se livrer au commerce des nègres (2). La Grande-Bretagne aurait voulu plus encore; son désir était que la traite fut regardée comme un crime international analogue à la piraterie, donnant à tout croiseur le droit, non seulement de visiter les navires soupçonnés mais de les amener devant les tribunaux du capteur. Elle signa sur ce point avec la France deux conventions, l'une en 1831 et l'autre en 1833 qui la complétait; elles étaient consenties pour 10 ans. Mais le droit de visite, reconnu aux croiseurs des deux nations sur les bâtiments de commerce de l'autre suspects de faire la traite, était

---

(1) De Martens. — Recueil des traités, t. 2, p. 432.

(2) V. Traités du 22 janvier 1815 avec le Portugal, du 23 septembre 1817 avec l'Espagne, du 4 mai 1818 avec les Pays-Bas, etc.

soumis à des conditions rigoureuses; il ne pouvait être exercé que dans certains parages, par un nombre restreint de vaisseaux munis d'un mandat spécial et, si une erreur était commise, le navire visité avait droit à une indemnité.

Après la signature des différentes conventions dont nous venons de parler, les États contractants ont envoyé aux commandants de leurs croiseurs des instructions pour leur indiquer les faits et circonstances qui devaient emporter présomption suffisante d'affectation d'un bâtiment à la traite, et le faire considérer comme de bonne prise. Le trafic était déclaré certain si on trouvait sur le navire : des écoutilles ouvertes, au lieu d'être fermées.... des cloisons dans la cale ou sur le pont en plus grand nombre qu'il n'était nécessaire à des vaisseaux faisant un trafic légitime.... des menottes ou des chaînes.... une plus grande quantité d'eau dans les barils qu'il n'en fallait pour la consommation de l'équipage...

Plusieurs des traités conclus par l'Angleterre ont accordé le droit de visiter même les bâtiments voyageant sous convoi d'un ou plusieurs vaisseaux de guerre, ce qui est contraire à tous les principes du droit des gens. L'officier commandant du vaisseau dûment autorisé à faire pareille visite pouvait y procéder conjointement avec le bâtiment du convoi qui devait accorder toute facilité pour la visite (1). Ainsi, la parole de l'officier commandant le convoi, considérée en temps de guerre comme suffisante quand il déclare que les bâtiments placés sous son

---

(1) De Cussy. — Phases et causes célèbres du droit maritime des nations : liv. 2 chap. 31, t. II, p, 273.

escorte n'ont pas de marchandise de contrebande, cessait de l'être en temps de paix, quand il s'agissait de la traite. — Si, dans les conventions de 1831 et 1833, la France avait accepté le principe de la visite réciproque, elle avait refusé énergiquement le droit de visiter les bâtiments voyageant sous convoi.

En 1841, la France, la Grande-Bretagne, l'Autriche, la Prusse et la Russie signèrent un traité dit quintuple traité, qui étendait le droit de visite entre ces cinq États. M. Guizot, alors ministre, le signa le 20 décembre. Le 19 février suivant devaient avoir lieu les ratifications. Mais le traité du 15 juillet 1840 et l'échec français dans la question d'Égypte avaient réveillé en France l'esprit de défiance contre l'Angleterre. D'autre part, celle-ci avait commis, vis-à-vis de nos navires, certains abus que l'opinion publique avait relevés. On combattit le traité de 1841 et le renouvellement des traités de 1831 et 1833. Le gouvernement ne ratifia pas le traité de 1841. Le 29 mai 1845, nouvelle convention pour 10 ans avec l'Angleterre, mais, cette fois, sans droit de visite réciproque. Les deux pays devaient avoir sur les côtes d'Afrique des croiseurs pour empêcher la traite, mais les forces navales des deux puissances ne devaient agir qu'après entente préalable. Dans les instructions à son escadre d'Afrique, désormais l'Angleterre interdit la visite et la capture de nos navires; mais afin que les trafiquants ne pussent abuser de notre pavillon, elle ordonna à ses croiseurs de détacher une chaloupe vers les bâtiments soupçonnés, afin de s'enquérir de leur nationalité, sans les forcer à s'arrêter, s'ils appartenaient réellement

à des Français. Si le vent ou une autre circonstance rendait impossible ce mode d'examen, le commandant du croiseur devait engager le vaisseau soupçonné à amener, afin de vérifier sa nationalité. La force ne devait être employée qu'après avoir épuisé tous les autres moyens.

Les instructions françaises étaient moins explicites.

A l'expiration des 10 années, en 1855, le traité ne fut pas renouvelé. Le principe du droit de visite réciproque que réclamait l'Angleterre en cherchant à traiter avec les autres puissances, n'était peut-être pas, d'ailleurs, inspiré uniquement par des sentiments d'humanité. La situation considérable de sa marine lui eût donné un droit beaucoup plus étendu que celui qu'elle concédait aux autres États dont les forces maritimes étaient moindres; par ce droit de visite à elle reconnu, elle eût pu exercer comme une sorte de main-mise sur le commerce des autres États (1).

Notre loi française de 1831, qui édictait des peines graduées contre les traitants, laissait aux tribunaux ordinaires le soin de les appliquer; c'était une première différence avec la piraterie. De plus, le bâtiment qui s'adonnait à ce commerce illicite restait en tous cas soumis à la juridiction exclusive des tribunaux de sa nationalité, sans être soumis, comme au cas de piraterie, à celle du pays du bâtiment capteur. D'autres traités passés par l'Angleterre reconnaissaient une juridiction mixte (2).

(1) Ortolan. Ch. XII. Enquête de pavillon.

(2) Notamment traité anglo-américain du 7 avril 1862 (art. 6), modifié par convent. addit. du 4 juin 1870. (De Martens. Recueil de traités, t. XX (1875), p. 505.

Si des individus accusés tout à la fois du crime de piraterie et du délit de traite des noirs sont acquittés sur le chef de la piraterie par un tribunal maritime, ils doivent être jugés pour le fait de trafic illicite des nègres, par les tribunaux ordinaires (aff. de la goëlette *la Coquette*, arrêt du 25 mars 1830).

Si la traite des nègres a disparu des côtes de l'Atlantique, depuis que les anciens marchés de l'Amérique, grâce à la généreuse initiative de l'ancien empereur du Brésil, dom Pedro, sont fermés à ce trafic, il n'en est pas de même de toute la côte orientale d'Afrique. L'exportation des noirs du côté de l'Asie mineure, de l'Arabie, de la Perse et de l'Afghanistan, continue aujourd'hui comme par le passé. S. E. le Cardinal Lavigerie, ému des faits de cruauté que lui rapportaient ses Pères blancs, entreprit alors une croisade. L'Europe poussée par sa parole et aussi par les récits des explorateurs, finit par s'émouvoir. Une conférence est réunie en ce moment à Bruxelles pour y remédier. Elle a résolu de considérer trois points de vue : 1° mesures à prendre en Afrique, 2° sur mer, 3° dans les pays d'importation. En conséquence, trois commissions furent nommées pour les examiner et soumettre leurs projets à l'approbation de la conférence plénière. Nous nous bornerons à examiner le projet de la commission maritime, qui a terminé ses travaux et qui seule rentre dans notre étude. La zone maritime où doit s'exercer la surveillance internationale comprend les côtes de la mer Rouge, de l'Arabie, du golfe Persique et toute la côte africaine orientale. Les délégués anglais proposaient, au mois de décembre

dernier, que toutes les puissances signataires se reconnussent dans cette zone, comme en 1831, droit de visite réciproque sur tous les bâtiments à voile, quel que fût leur pavillon. Ils demandaient l'établissement de tribunaux mixtes dans les ports, le long des côtes, et composés des délégués des puissances (1) ; c'est devant eux que seraient amenés les gens accusés de se livrer à la traite : ceux reconnus coupables seraient renvoyés devant les tribunaux les plus proches de l'État dont ils relèvent, pour être jugés suivant les lois de cet État. Ce projet est analogue à un traité passé récemment entre l'Angleterre et l'Italie (2). Mais les délégués français n'ont pas voulu admettre ce droit de visite. L'amiral Human fit des contre-propositions qui, écartant le droit de visite, admettaient seulement des mesures contre l'abus de pavillon. Tout croiseur aurait pu s'assurer, en réclamant leurs papiers, si les bâtiments ou boutres arabes soupçonnés de transporter des esclaves et arborant un pavillon étranger, avaient reçu le droit de le porter ; sinon il aurait pu dénoncer le délit au premier croiseur de l'État dont le pavillon avait été usurpé. Le délégué russe, M. de Martens, intervint pour concilier et fondre ces deux projets.

En février 1890, la commission l'adoptait légèrement modifié, et il ne reste plus qu'à le soumettre à la conférence plénière. Le droit de visite est écarté. Il n'y a qu'un droit d'enquête et de contrôle pour vérifier, par l'examen des papiers

---

(1) Journal *le Soleil*, 21 décembre 1889 (Lettre de Belgique).
(2) V. Arch. diplom. (n° I, mars 1890) : Traité anglo-italien du 24 septembre 1889.

de bord, si les boutres arabes n'usurpent pas le pavillon qu'ils arborent, afin de se livrer impunément au transport des esclaves. Ce droit d'enquête ne s'exerce qu'à l'encontre des navires indigènes de moins de 500 tonneaux, car les navires négriers ne dépassent jamais ce poids (1). Le projet maintient le traité de 1841, qui, hors de la France, lie les autres États. Enfin, un bureau international maritime serait établi à Zanzibar pour réunir les renseignements et documents de nature à guider les croiseurs pour la répression de la traite. Plusieurs autres bureaux maritimes internationaux seraient créés sur les côtes de la mer Rouge, dans le même but. Tous centraliseraient leurs renseignements à un bureau en Europe, probablement à Bruxelles.

§ II. — *Convention de la Haye pour la police de la pêche dans la mer du Nord* (2).

La mer du Nord reçoit un grand nombre de pêcheurs de toutes les nationalités. Depuis longtemps, avons-nous dit, le besoin se faisait sentir d'établir des règlements destinés à mettre fin aux déprédations qui se commettaient entre les pêcheurs, soit de propos délibéré, soit par négligence.

---

(1) Journal *le Soleil*, 2 avril 1890 (Lettre de Belgique).

(2) Nous avons été amené au cours de notre chapitre Ier, à parler sommairement de cette convention ainsi que de celle pour la protection des câbles sous-marins. Nous n'avons dit que quelques mots pour faire connaître le but sans parler des faits qu'on s'engageait à réprimer ni de la procédure à suivre. Leur importance, quant aux procédés qui s'en dégagent, nous fait un devoir de nous y arrêter ici.

Déjà, le 2 août 1839 et le 11 septembre 1867 la France et la Grande-Bretagne avaient signé, sur ce point, un traité qui ne fut jamais mis en vigueur.

Une convention internationale devait présenter sur les traités isolés l'avantage d'établir des règles uniformes et de faciliter la répression des délits. Une conférence se réunit à la Haye, du 8 au 29 octobre 1881, et du 4 au 6 mai 1882. Elle avait pour but d'assurer la police de la pêche dans la mer du Nord en dehors des eaux territoriales. Elle aboutit à la convention internationale du 6 mai 1882 entre l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la Grande-Bretagne, la France et les Pays-Bas.

La mission des délégués réunis à la conférence était assez délicate. Pour parvenir à réprimer les nombreux délits de pêche qui se commettaient journellement, il fallait investir les bâtiments de guerre des États signataires de certains droits indistinctement sur tous les bateaux pêcheurs dépendant des six pays représentés. On devait n'autoriser de dérogations au principe de la territorialité des bâtiments en pleine mer que dans les limites strictement nécessaires. Convenait-il d'accorder aux croiseurs des puissances une simple fonction de surveillance avec droit pour les commandants de dresser des procès-verbaux constatant les délits ou contraventions, mais sans pouvoir pénétrer sur les bateaux; ou bien fallait-il permettre le droit de visite? Si on l'accordait, dans quels cas et dans quelle mesure serait-il exercé? Quelle serait la juridiction choisie pour réprimer les infractions constatées? Établirait-on des tribunaux mixtes ou bien renverrait-on les prévenus devant leurs juges nationaux?

La convention soumet les bateaux pêcheurs à une double surveillance, d'abord à la surveillance exclusive des croiseurs de leur pays pour certains délits: absence de pièces permettant de justifier de la nationalité du bateau, absence de marque et de numérotage, présence à bord d'engins et instruments prohibés, altération des lettres et numéros inscrits sur le bateau, dissimulation de la nationalité (art. 27).

Toutefois les commandants des bâtiments croiseurs doivent se signaler mutuellement les infractions auxdites règles commises par les pêcheurs des autres nations. Les délits dont il s'agit ici n'entraînent pas par eux-mêmes un danger immédiat, un préjudice certain dont les autres bateaux pourraient avoir à souffrir. Quelques-uns mèmes peuvent ne constituer que de simples négligences sans intention nécessairement coupable. Mais comme on devait prévoir les cas où des délits plus graves viendraient à être commis, il fallait, pour assurer la répression, pouvoir toujours connaître rapidement et avec certitude l'auteur de l'infraction. Telle est la raison pour laquelle la marine de la nationalité du contrevenant a le devoir rigoureux de relever tous les délits de nature à empêcher le coupable d'ètre reconnu. Si l'on avait créé une compétence internationale pour constater les infractions aux conditions générales imposées aux pêcheurs, il aurait pu en résulter des conflits entre étrangers (1).

---

(1) De Martens, Recueil des traités, tome 8. Compte-rendu analytique des travaux de la conférence.

En outre, la convention établit, pour les opérations de pêche, une surveillance internationale qu'elle règlemente dans les articles 28 et suivants. Les bâtiments croiseurs de toutes les puissances sont compétents pour constater toutes les infractions aux règles de la convention autres que celles de l'article 27, et tous les délits se rapportant aux opérations de la pêche, quelle que soit la nationalité à laquelle appartiennent les pêcheurs qui commettent ces infractions (art. 28). Ces délits, soumis à la surveillance internationale, se réfèrent notamment à la défense de mouiller entre le lever et le coucher du soleil dans les parages où se trouvent établis des pêcheurs aux filets dérivants, à la défense de se gêner et de se nuire réciproquement, à l'interdiction d'amarrer ou de tenir son bateau sur les filets, bouées, flottes ou toute autre partie de l'attirail de pêche d'un autre pêcheur, etc. Ces délits peuvent être constatés du dehors et la précaution prise, d'obliger les patrons des bateaux à inscrire bien en vue des lettres et des numéros destinés à faire connaître l'identité du bateau, rend inutile la mesure si grave de la visite. Il peut cependant arriver que les marques extérieures du bateau aient été altérées sans que la surveillance de la marine nationale du délinquant ait eu le temps de relever l'infraction. Devait-on accorder, en pareil cas, aux commandants des croiseurs le droit de pénétrer sur le bâtiment et d'exiger communication des pièces établissant sa nationalité? L'article 29 répond à cette question : « Quand les commandants des croiseurs ont lieu de croire qu'une infraction aux mesures prévues par la convention a été commise, ils peuvent exiger du

patron du bateau, auquel la contravention est imputée, d'exhiber la pièce officielle justifiant de sa nationalité. » Les commandants des bâtiments croiseurs ne peuvent pousser plus loin leur visite ou leur recherche à bord d'un bâtiment pêcheur qui n'appartient pas à leur nationalité ; à moins toutefois que cela ne soit nécessaire pour relever les preuves d'un délit ou d'une contravention relative à la police de la pêche. Ces derniers mots de l'art. 29 accordent donc aux commandants des croiseurs un droit de visite, ou mieux, d'enquête de pavillon. Mais remarquons que la faculté dont il s'agit de faire sur le bateau des recherches pour découvrir les preuves des délits ou contraventions de pêche est un droit accessoire, et dont l'exercice suppose au préalable qu'il y a eu lieu d'obliger le patron du bateau à établir sa nationalité. Quand celle-ci est connue, la marine nationale a seule le droit de s'assurer s'il existe à bord des engins et instruments défendus entraînant contravention à la police de la pêche.

Lorsqu'un délit au préjudice d'un bateau de pêche à été commis par un autre bateau, les commandants des bâtiments croiseurs apprécient la gravité des faits de leur compétence parvenus à leur connaissance, constatent le dommage, quelle qu'en soit la cause, éprouvé par les bateaux de pêche. Ils dressent, s'il y a lieu, procès-verbal de la constatation des faits, telle qu'elle résulte tant des déclarations des parties intéressées que du témoignage des personnes présentes (art. 30).

Devra-t-on laisser le bateau coupable continuer sa pêche, ou bien aura-t-on le droit de prendre immédiatement des mesures contre lui ? Il faudra

naturellement distinguer suivant qu'il est ou non à craindre que sa présence sur les lieux de pêche devienne préjudiciable aux autres bateaux. Si le cas semble assez grave pour justifier cette mesure, le bâtiment croiseur pourra conduire le bateau contrevenant dans un port de la nation de ce pêcheur ; il pourra même prendre à son bord une partie des membres de l'équipage pour les mettre aux mains des autorités de la nation du bateau délinquant (art. 30 *in fine*).

Ainsi, on n'a pas cru devoir faire juger le coupable par le tribunal du port le plus proche, on n'a pas cru non plus devoir créer, comme on le demande aujourd'hui à la conférence de Bruxelles, des tribunaux mixtes; on a respecté les principes de la souveraineté des États quant à la juridiction répressive des infractions commises par leurs nationaux en pleine mer.

Les procès-verbaux, dressés pour constater les délits, sont écrits dans la langue nationale du commandant du croiseur qui constate le fait; les formes sont également celles de son pays. C'est une application de la règle *locus regit actum*. La suite à donner à ces procès-verbaux dépend des lois de chaque pays. En Belgique, on a considéré ceux qui émanent des officiers étrangers comme de simples renseignements et ceux des officiers belges comme valables jusqu'à preuve contraire. En France, notre loi a assimilé ces deux sortes de procès-verbaux, qui font foi jusqu'à inscription de faux. La loi française a, peut-être, sur ce point dépassé la mesure. Ces lois internes furent faites en vertu de l'article 35, par lequel chaque pays s'engageait à soumettre à sa législature une loi pour

assurer l'exécution de la convention. Notre loi de ce chef date du 15 janvier 1884.

Au lieu d'être soumises exclusivement à la juridiction du port d'attache, les infractions sont jugées par le tribunal correctionnel de l'arrondissement du port d'attache ou de l'arrondissement du premier port de France où le bâtiment est conduit (art. 1er). Cela résulte de ce que la pêche s'exerce au loin. A quoi bon trop écarter les pêcheurs du lieu de pêche et contraindre les capitaines qui ont constaté les faits délictueux à quitter les parages où doit s'exercer leur surveillance?

Nous avons dit, au chapitre Ier, que les poursuites devaient être exercées « au nom de l'État ».

L'article 20 renferme une dérogation à notre droit criminel. L'amende étant une peine, ne peut être infligée qu'aux personnes coupables qui ont commis elles-mêmes le fait délictueux. Or, ici on déclare responsable du paiement des amendes les armateurs des bateaux de pêche, propriétaires ou non, à raison des faits du patron ou de l'équipage de ces bateaux. C'est un défaut de surveillance érigé en délit (1).

Pour ce qui est des crimes et délits ordinaires ou maritimes commis à bord de ces bateaux de pêche, il n'est fait aucune dérogation à ce que nous dirons au chapitre de la Police intérieure des navires.

---

(1) Lainé. Traité élémentaire de droit crim., pp. 315 et 316.

§ III. — *Convention de Paris pour la protection des câbles sous-marins.*

Nous avons déjà parlé du but de cette convention et montré combien il était important de protéger les câbles sous-marins, qui rendent de si grands services notamment au point de vue météorologique. C'est ainsi qu'ils permettent d'annoncer les tempêtes et, par suite, de sauver des milliers de pêcheurs et de marins.

La question de protéger les câbles sous-marins a été étudiée à Bruxelles en 1879. En 1880, la conférence de Berne, tendant à une codification du droit des gens, émit un avis favorable à cette protection. Le congrès des électriciens, réuni à Paris en 1881, posa les règles générales qu'il convenait d'adopter en cette matière.

Au mois d'octobre 1882, la France convoqua une conférence pour rédiger un projet de convention qui devint définitif en 1883. Plus de trente États y ont donné leur adhésion.

La convention de Paris diffère de la convention de La Haye à plusieurs égards. Les mesures de protection s'appliquent non à une seule mer, mais à toutes celles traversées par les câbles télégraphiques. En second lieu, elle ne distingue pas entre la surveillance nationale et la surveillance internationale. Les officiers de tous les bâtiments de guerre de tous les États participants sont compétents pour relever les infractions commises par les bateaux et navires sans distinction de nationalité. En troisième lieu, la convention de Paris n'au-

torise dans aucun cas les perquisitions sur les navires coupables des délits prévus. Enfin, le croiseur étranger n'a jamais le droit d'arrêter le délinquant et de le conduire dans un port de sa nationalité.

La conférence avait, relativement au lieu du délit, à examiner trois cas : la destruction des câbles au point d'atterrissement, dans la mer territoriale, en pleine mer. La protection internationale n'avait pas à intervenir dans les deux premiers cas, mais les États représentés s'obligèrent à provoquer une loi répressive interne dans le cas où elle n'existerait pas.

En pleine mer la protection s'applique aux câbles des particuliers et à ceux de l'État. On distingue entre la destruction absolument volontaire et celle qui résulte d'une négligence ou d'un manque d'habileté nautique. Ce sont les juges qui établissent les distinctions.

Les bâtiments, employés à la pose ou à la réparation d'un câble, doivent porter certains signaux pour pouvoir être reconnus. Les navires qui les aperçoivent sont tenus de s'éloigner d'un mille nautique au moins (1850 mètres environ). Les engins des pêcheurs doivent être posés à la même distance.

Il peut se faire qu'on ait recours à des bouées pour indiquer la position des câbles. Les bâtiments, qui voient ou sont en mesure de voir les bouées, doivent s'en tenir éloignés à un quart de mille. De même, les engins et filets de pêcheurs doivent être tenus à pareille distance (art. 8).

Les règles relatives à la constatation des infractions sont fournies dans l'article 10 qui reproduit l'article 28 de la convention de la Haye. Les com-

mandants des croiseurs, qui ont lieu de croire qu'une infraction à la convention a été commise par un bâtiment autre qu'un bâtiment de guerre, peuvent exiger du capitaine ou patron l'exhibition des pièces justifiant de sa nationalité. Les procès-verbaux qu'ils dressent, dans la langue et suivant les formes de leur pays, servent de moyen de preuve suivant la législation du pays du navire délinquant.

Quelle sera la juridiction compétente pour juger l'infraction? Les plénipotentiaires anglais voulaient que ce fût le tribunal le plus voisin du lieu du délit. Mais le tribunal le plus voisin n'est pas toujours facile à connaître; aussi se borne-t-on (art. 8) à indiquer la compétence du pays du navire délinquant: c'était l'application pure et simple du droit pénal relativement aux délits commis sur le territoire.

D'après l'article 12 (analogue à l'article 35 de la convention de la Haye), chaque État s'engage à édicter des mesures repressives pour assurer l'exécution de la convention et notamment pour faire punir les délinquants, soit de l'emprisonnement, soit de l'amende, soit cumulativement de ces deux peines (1).

En France la loi qui édicte les pénalités est du 20 décembre 1884. L'article 1er déclare que les infractions seront jugées par le tribunal correctionnel du port d'attache ou par le tribunal du premier port français où le bâtiment est conduit. Les procès-verbaux, même dressés par les officiers

(1) Commentaire de M. Renault, professeur à la Faculté de Paris, délégué à la conférence. Revue du droit international, 1883, p. 619: La convention des câbles sous-marins et la conférence de Paris.

étrangers, feront foi jusqu'à inscription de faux. A défaut de procès-verbaux la preuve peut se faire par témoins.

SECTION III

ENQUÊTE ET USURPATION DE PAVILLON

Nous avons vu qu'en dehors des eaux territoriales un navire de commerce français reste soumis à la juridiction et aux autorités françaises. Nous avons étudié les cas où, par exception à cette règle, on accorde une compétence plus ou moins étendue sur nos navires à des bâtiments étrangers. Mais ces principes supposent que la nationalité des navires peut être facilement et rapidement constatée. L'existence de caractères distinctifs, destinés à faire connaître à tous à quel État appartient un navire déterminé, est une mesure de précaution, une garantie pour les bâtiments des puissances étrangères ; c'est également une mesure de protection pour le navire qui porte sur lui la preuve de sa nationalité, puisqu'elle lui permet, le cas échéant, de recourir à la protection des croiseurs de son pays et d'échapper au soupçon de commerce illicite. Tout navire doit donc être à même d'établir sa nationalité. La preuve peut en être faite de deux manières : par le pavillon et par les papiers de bord.

Le capitaine est tenu de produire les papiers de bord toutes les fois qu'il en est légitimement requis. Leur nombre et leur nature sont déterminés par les lois de chaque pays, et cette règle est même for-

mulée expressément dans plusieurs traités de commerce. Elle figure notamment dans les traités que la France a signés le 3 octobre 1881 avec la Belgique, le 30 décembre suivant avec la Suède et la Norvège, le 6 février 1882 avec l'Espagne, et le 9 avril 1884 avec la Hongrie (1).

L'article 226 du Code de commerce français exige que le capitaine ait à son bord : 1° l'acte de propriété du navire ; 2° l'acte de francisation ; 3° le rôle de l'équipage (id. décret discipl. de 1852) ; 4° les connaissements et chartes-parties ; 5° les procès-verbaux de vente ; 6° les acquits de paiement ou à caution des douanes.

Il règne en cette matière dans la législation des différents peuples une grande diversité. Mais on peut dire que, de tous les titres, le document le plus important et le seul véritablement nécessaire, au point de vue qui nous occupe, est l'acte qui autorise le navire à porter le pavillon national. Ce document, chez nous, porte le nom d'acte de francisation ; délivré avec de nombreuses formalités, il est signé du ministre des finances (2).

En dehors des pièces de bord, il y a utilité à pouvoir reconnaître la nationalité d'un navire à la première inspection. Le bâtiment vient-il à commettre un délit, les navires de guerre de sa nationalité sauront qu'ils doivent intervenir pour assurer la répression, et qu'en agissant ainsi ils ne s'exposent pas à violer le principe de l'indépendance des États.

---

(1) De Martens. — Recueil des traités, t. 13.
(2) Desjardins. — Droit comm. marit. t. 1, p. 113.

Le symbole de la nationalité d'un navire est son pavillon. Chaque nation a le sien. Quelquefois un État accorde, en temps de paix, à des navires étrangers le droit de porter son pavillon pour lui permettre de jouir du respect qui s'y attache. Toutefois, cette concession ne doit pas avoir lieu dans une intention frauduleuse et ne pas porter atteinte aux lois des autres puissances, notamment en matière douanière. La faveur dont nous parlons est surtout utile pour les États qui possèdent une marine marchande et n'ont pas de marine de guerre. Elle leur assure une protection qui autrement leur ferait défaut.

Un navire ne peut se servir du pavillon d'un État sans autorisation de cet État, sinon on est légitimement en droit de supposer qu'il cherche à dissimuler sa propre nationalité pour commettre quelque fait délictueux. Il y a, en pareil cas, usurpation de pavillon. Cet acte porte atteinte aux droit du pays dont le pavillon est usurpé. Aussi le coupable tombe-t-il sous l'application des lois pénales de ce pays et est, de plus, exposé à une répression de la part des autorités de l'État auquel il appartient. L'usurpation de pavillon est un délit prévu par toutes les législations : telle la loi fédérale allemande du 25 octobre 1867 (1), l'act anglais du 20 août 1853 et le Code pénal néerlandais du 3 mars 1881. L'article 109 de ce dernier Code punit d'un emprisonnement d'un an au plus et d'une amende de 300 florins au maximum, « le capitaine qui déploie le pavillon néerlandais, sachant qu'il n'en a pas le droit » (2).

(1) §§ 13 et 14 ; V. Perels. Manuel de droit marit. intern., p. 63.
(2) Code pénal néerl, 3 mars 1881. Trad. Vintgens.

En France, le pavillon national est formé de trois couleurs disposées en bandes égales, de manière que le bleu soit attaché à la hampe, le blanc au milieu et le rouge flottant dans l'air (1).

Parmi les signes matériels permettant, à première vue, de reconnaître un navire français, il faut encore signaler ceux énumérés par la loi du 19 mars 1852; chaque navire doit porter à la poupe, inscrit en grosses lettres, son nom et son port d'attache, et l'altération de ces lettres est punie d'amende (2).

Les navires de guerre sont principalement appelés à veiller sur les vaisseaux marchands de leur propre nation ; mais la mission protectrice qui leur incombe est plus étendue ; elle devait leur permettre encore d'intervenir quand la sécurité des relations commerciales sur mer est troublée ou menacée. Sur la haute mer, dont l'usage est commun à tous, la marine de guerre exerce une véritable protection internationale. On doit, dès lors, admettre que le commandant d'un navire de guerre est revêtu d'un certain pouvoir discrétionnaire qui lui donne le droit dans chaque cas spécial de prendre les mesures nécessaires à l'exercice de sa mission.

Le commandant doit agir avec la plus grande prudence, car il ne peut forcer à un acte de soumission que les navires pris en flagrant délit de violation des règles internationales. Une erreur serait une atteinte à la souveraineté des États. Dans le cas où il y aurait doute, il devrait s'effor-

(1) Loi du 27 pluv., an II, art. 2 et ordonnance du 1er août 1830.
(2) Voir dans notre chap. Ier ce que nous avons dit à ce sujet.

cer de connaître la nationalité du navire soupçonné sans immixtion à bord (1).

Pour atteindre ce but on recourt à certains procédés universellement reconnus et qui portent le nom d'enquête de pavillon (2).

Le navire de guerre a le droit d'*approcher*. Il manœuvre pour arriver près du navire de commerce jusqu'à la portée de la voix; en d'autres termes, il *donne la chasse*. Le bâtiment poursuivi doit arborer son pavillon, le croiseur ayant préablement hissé le sien pour manifester ses intentions. L'avertissement est appuyé au besoin par un coup de canon à poudre, et, en cas de refus persistant, par un autre coup à boulet perdu. Si la sommation est inefficace, on peut recourir à l'emploi de la force, mais seulement au cas de doute sur la nationalité et de présomption fondée de piraterie; et le navire dont le mauvais vouloir a provoqué cet acte de violence ne peut réclamer aucune indemnité pour les avaries qui en sont résultées.

Dans tous les cas, quand les deux navires sont à portée de la voix, le navire de guerre peut *faire raisonner* le navire de commerce. Le premier file le second et lui fait des questions qui ont généralement pour objet la route suivie, la destination, le chargement.

Hors le cas de piraterie, faut-il reconnaître à un bâtiment de guerre le droit de s'enquérir par la force de la nationalité d'un navire? Le cas sera rare en pratique, car le bâtiment qui se borne à faire

(1) V. Perels, op. cit, p. 64. — Fiore. Droit intern. public (1885), p. 730 à 735.

(2) Ortolan. — op. cit., tit. XII.

un commerce licite n'hésitera pas à produire ses papiers pour justifier du but de son voyage. Ortolan semble l'admettre (1) : « Ce droit, dit-il, repose sur le respect de la nationalité, sur le respect de l'indépendance des États souverains : c'est parce qu'on respecte cette nationalité, parce qu'on veut lui assurer, lui garantir tous les droits qui lui reviennent, c'est pour cela même qu'il faut établir un moyen de la reconnaître. » Une fois la nationalité constatée, le capitaine d'un navire de guerre ne pourra pousser plus loin ses recherches s'il se trouve en présence d'un étranger ; il ne pourrait comme au cas de visite en temps de guerre examiner le contenu de la cargaison. Ce droit semble indiscutable surtout si nous nous plaçons dans les cas prévus par les conventions de 1882 et 1884, qui forcent les bâtiments à justifier de leur nationalité vis-à-vis des croiseurs étrangers. Il y a toujours lieu à de grands ménagements de la part des bâtiments de guerre.

(1) Ortolan, p. 259.

CHAPITRE IV

DES CRIMES ET DES DÉLITS COMMIS DANS LES EAUX ÉTRANGÈRES

La mer territoriale est celle qui baigne les côtes d'un État. C'est l'étendue de la mer libre sur laquelle l'État peut de la côte, au moyen de ses canons, exercer le pouvoir nécessaire, notamment pour la défense de son territoire, la sécurité de ses habitants et la protection de ses intérêts commerciaux (1).

L'État a-t-il sur cette partie de la mer un véritable droit de propriété, le *dominium*, ou faut-il lui reconnaître simplement un *imperium*, un droit de souveraineté restreint à l'exercice de certains droits déterminés? Quelques auteurs, notamment Vattel, Wheaton, Hautefeuille soutiennent que l'État riverain a un droit absolu de propriété sur la mer territoriale, et qu'à ce titre il peut y prélever des droits de péage et y exercer pleine juridiction. Hautefeuille (2) déclare que la mer territoriale étant considérée comme l'accessoire doit suivre le principal. Il est inexact de soutenir que la mer, même dans la partie voisine des côtes, soit l'accessoire du continent. Aussi cet argument ne semble-t-il avoir aucune valeur.

---

(1) V° Bluntschli, Dr. intern. cod. art. 302. — Imbart Latour, La mer territoriale, p. 14.

La question a cependant une très grande importance. Un navire pénètre dans les eaux territoriales d'un pays. Nous le regardons comme un lambeau, une parcelle du territoire dont il porte le pavillon. Nous avons vu que dans la haute mer, il jouit de tous les droits, de tous les privilèges du territoire continental, parce que la mer étant pleinement libre et indépendante, aucune souveraineté étrangère, aucune juridiction ne peut venir restreindre, limiter ou supprimer la souveraineté de la nation à laquelle appartient le navire.

Au contraire, dans les ports, havres et rades d'un État et dans le voisinage des côtes, dans cette partie de la mer sur laquelle la nation riveraine peut commander par son artillerie, deux souverainetés vont se trouver en présence : celle de l'État auquel appartient le navire et la souveraineté locale. Des conflits pourront surgir si chacune d'elles a la prétention d'exercer son autorité au détriment de l'autre, si l'État riverain revendique le droit de s'immiscer sans réserve et absolument dans tous les faits accomplis à bord, et si le bâtiment sans aucun souci du bon ordre, de la sécurité et des intérêts commerciaux de l'État dans les eaux duquel il se trouve prétend agir à sa guise, communiquer et trafiquer librement avec l'extérieur.

A notre avis, les deux souverainetés doivent subir une limitation réciproque. Nous restreindrons l'étendue des droits que l'État peut exercer sur la mer territoriale, et par conséquent sur les navires étrangers qui s'y trouvent, dans la mesure de ses intérêts les plus graves. La pêche côtière fait vivre la population du littoral, elle alimente le marché : il est juste de la réserver aux natio-

naux ; sinon certaines espèces de poissons pourraient rapidement disparaître au détriment de la fortune publique. De même, la protection du commerce commande de confier exclusiment aux nationaux le cabotage de port à port dans la même mer : si les navires étrangers parcouraient en trop grand nombre et incessament la mer territoriale, la sécurité des côtes pourrait aussi être compromise et le ravitaillement des ports, à un moment donné, rendu difficile (1). Il est enfin indispensable que l'État, pour accomplir la mission qui lui est confiée, exerce la police de sûreté dans la mer territoriale, réprime les infractions qui troublent le bon ordre général, veille à la sécurité des habitants par des mesures hygiéniques et des règlements sanitaires et de navigation applicables aux bâtiments venus de l'étranger, et sauvegarde les intérêts fiscaux et commerciaux du pays par la police douanière. En dehors de ces cas, la souveraineté et par suite les droits de juridiction de l'État auquel appartient le navire devront être respectés.

Cependant, pour mieux apprécier les droits d'un pays dans ses eaux territoriales, il convient de distinguer entre la mer territoriale proprement dite et certaines parties de la mer plus voisines des terres et participant en quelque sorte de leur condition. Nous voulons parler des ports, havres, rades et baies de faible étendue. Les publicistes reconnaissent généralement que l'État riverain jouit d'un véritable droit de propriété à l'égard de ces parties de mer (1). Les législations internes

---

(1) Vattel, Droit des gens. liv. 1, chap. XXIII § 298. — Fiore, Nouv. dr. intern. public § 814. — Perels, Droit marit. intern. p. 42.

consacrent cette théorie. L'article 538 de notre Code civil français déclare les ports, havres et rades, et généralement toutes les portions du territoire français non susceptibles d'une propriété privée, dépendances du domaine public. L'État les a, en effet, en son pouvoir d'une façon absolue et permanente; il peut en écarter toute ingérence étrangère. Pour en retirer tous les avantages qu'il peut en attendre, ce pouvoir illimité lui est indispensable. On justifie encore le droit de propriété de l'État riverain, en faisant remarquer que si les ports, rades et baies offrent un abri sûr aux navires, c'est parce que les côtes voisines brisent les courants et les vagues. Les bâtiments sont donc sous la protection des côtes, et, par conséquent, du souverain de ces côtes, dont ils ne peuvent méconnaître l'autorité (1). Ajoutons enfin que le droit de propriété de l'État résulte des dépenses souvent considérables effectuées par lui, soit pour creuser le port et en rendre l'accès possible, soit pour l'abriter contre l'action des vagues par des jetées et des digues parfois très importantes.

Cette distinction nous paraît indispensable pour déterminer les pouvoirs de juridiction de l'État riverain en ce qui concerne les infractions commises par nos navires dans les eaux territoriales d'un État étranger.

Nous parlerons d'abord des infractions à la loi pénale commise à bord de navires de commerce dans un port étranger, nous aborderons ensuite l'étude de ces mêmes faits dans la mer territoriale.

---

(1) Massé, Dr. comm. § 116. — Hubner, Saisie des bâtiments neutres part. 1 chap. VIII § 10.

I. — Crimes et délits commis sur des navires de commerce français dans des ports, havres ou rades étrangers.

Les navires étant, comme nous avons déjà eu l'occasion de le dire, un prolongement ou une partie flottante du territoire, quelle limite subira leur indépendance dans les ports, rades et havres étrangers ? Quand il s'agit, non de navires marchands, mais de navires de guerre, presque tous les auteurs sont d'accord pour déclarer que ces derniers jouissent partout où ils se trouvent du privilège de l'exterritorialité.

En effet, ils constituent une partie des forces militaires de l'État auquel ils appartiennent et portent en eux un corps organisé d'agents de la force publique. Permettre à des officiers étrangers d'y pénétrer pour y faire acte d'autorité, ce serait subordonner une autorité à une autre.

Certains auteurs estiment qu'on doit leur assimiler les bâtiments marchands et par suite exempter ceux-ci de la juridiction locale. Cette thèse a été soutenue notamment et avec énergie par M. Hautefeuille (1). Cet auteur, comme nous l'avons vu, considère que l'usage des eaux territoriales et des ports n'est pas libre, qu'ils font partie du domaine souverain de la nation riveraine à laquelle appartient le droit d'exclure les bâtiments étrangers ; néanmoins il admet que si l'État croit de-

(1) Droits et devoirs des nations neutres, tit. VI, chap. I (édit. 1848).

voir leur permettre l'accès de ses eaux, ces bâtiments jouissent, au point de vue de la juridiction, d'une certaine indépendance. Il prétend d'abord que la différence entre le navire de guerre et le navire de commerce est purement hiérarchique, ne touche en rien à la qualité du navire, et n'affecte pas sa position, en quelque lieu qu'il se trouve. Il ajoute que le capitaine du navire marchand a reçu une certaine délégation des droits juridictionnels de son souverain, que l'équipage est un corps organisé régi par les lois de sa patrie et que le navire constitue une personnalité soumise aussi aux lois de son pays.

Pour être logique, M. Hautefeuille devrait refuser aux autorités locales absolument tout droit de juridiction. Pourtant sa solution est moins absolue; il établit une distinction en vue d'empêcher les conflits susceptibles de surgir entre les deux souverainetés, celle du port et celle du navire. Tous les actes concernant le bâtiment et les gens qui le montent, abstraction faite de tout ce qui l'entoure, de ce qui touche au port et à ses habitants, c'est-à-dire les actes qui se passent sur le territoire de la patrie sont sous sa juridiction exclusive. Au contraire, tous ceux qui ont un rapport quelconque avec le pays hospitalier dans lequel le navire est reçu, qui intéresse ses habitants, pour l'exécution et la confection desquels l'équipage a dû quitter son territoire afin d'entrer sur le sol étranger, sont soumis à la souveraineté étrangère. M. Hautefeuille en conclut que par ce moyen tous les droits de la puissance propriétaire du port seront sauvegardés et qu'aucun conflit ne sera possible, chaque juridiction agissant librement sur son ter-

ritoire, indépendamment de l'autre et sans les froisser (1).

La distinction établie par notre auteur entre les actes accomplis sur le navire sans rapport avec le pays où il se trouve, et les actes qui intéressent les habitants de ce pays, ne manque pas d'une certaine justesse, mais elle semble insuffisante pour garantir les droits de la souveraineté locale. Supposons qu'un crime ou un délit ait été commis à bord d'un bâtiment de commerce et qu'il ait gravement troublé l'ordre du port. Ce fait, dans la théorie d'Hautefeuille, concernant uniquement le navire et ceux qui le montent, devrait échapper à la juridiction du pays où il se trouve. Est-il exact, en pareil cas, de soutenir que ces actes s'étant passés à l'intérieur du bâtiment ne peuvent pas intéresser l'autorité locale ? Et faut-il admettre que le principe de l'indépendance des navires de commerce, reconnu généralement quand il vogue sur la haute mer, s'imposera encore dans un port où l'État exerce un véritable droit de propriété, surtout quand les faits passés à bord du navire peuvent avoir eu un fâcheux contre-coup au dehors ?

Dans un autre sens absolument opposé à Hautefeuille, Wheaton (2) a prétendu que les bâtiments marchands d'un État quelconque, entrés dans les ports d'un autre État, ne sont pas exempts de la compétence des autorités locales, à moins d'une convention expresse et dans les limites de la con-

---

(1) Rocco soutient le même système qu'Hautefeuille. Diritto civile internazionale, t. III, p. 347 et 348.

(2) Eléments de Droit intern. t. I. p. 2, chap. II, § 9, p. 119 et s.

vention. Cette argumentation paraît défectueuse. Wheaton dit encore que les bâtiments marchands dans les ports d'une nation se sont soumis à sa juridiction, car on ne peut supposer facilement qu'un pays puisse renoncer à ce qui constitue une garantie de bon ordre dans la société et de dignité dans le gouvernement. La présomption, d'après laquelle le navire entrant dans un port entend être régi par les lois du pays, ne paraît guère vraisemblable. Chacun cherche ordinairement à garder ses droits intacts et non pas à les abdiquer. En outre, la dignité de l'État maître du port serait-elle donc nécessairement froissée, si l'on reconnaissait au pays, auquel appartient le navire, le droit de connaitre des faits accomplis à son bord, quand ils n'ont aucun effet fâcheux au dehors ?

Wheaton paraît avoir reconnu lui-même l'imperfection de son système. Dans un article de la *Revue de Droit français et étranger*, publié en mars 1845 et relatif à l'ouvrage de M. Ortolan, il déclare qu'à son avis la jurisprudence et la législation françaises ont établi sur ce point la vraie distinction, « que toutes les nations doivent reconnaître comme la plus conforme aux principes du droit universel des gens ». Cependant le même auteur, dans l'édition française de ses Éléments of international Law, publiés en 1848, revient à sa première opinion.

Nous avons exposé plus haut la théorie qui nous semble la meilleure. A notre avis, la vérité se trouve entre les deux systèmes trop absolus d'Hautefeuille et de Wheaton. La souveraineté de l'État auquel appartient le navire doit s'effacer devant la souveraineté de l'État riverain dans tous les cas

où les faits passés sur le navire léseraient les droits primordiaux de cet État, relatifs à ses intérêts fiscaux et commerciaux, à l'ordre public et à la sécurité des habitants.

Au contraire, le principe de l'exterritorialité du navire étranger dans un port devra être respecté toutes les fois que l'autorité locale n'aura aucun intérêt légitime à y porter atteinte.

Nous étudierons, dans un premier paragraphe, la violation des droits propres de l'État riverain, à l'exercice desquels aucun navire dans un port ne peut se soustraire. Nous verrons ensuite les faits d'ordre intérieur accomplis sur le navire, sans rapport matériel avec l'extérieur.

§ Ier. — *Atteintes aux droits propres de l'État riverain.*

I. — Police de sûreté

Chaque État a le droit de veiller à sa conservation et d'assurer la défense de son territoire. Il doit, à cet effet, prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaires. Il pourrait même par prudence fermer ses ports aux navires étrangers, s'il redoutait un coup de main d'une puissance maritime. S'il ne croit pas devoir prendre une pareille mesure, qui serait funeste à son commerce, rien ne s'oppose à ce qu'il fasse des règlements établissant les conditions de l'entrée et du séjour des navires dans le port. Des traités peuvent même intervenir sur ce point. L'autorité locale, étant chargée de la protection des intérêts du pays, aura seule le droit de prendre dans ses ports les mesures de sûreté qu'elle jugera convenables, et aucun navire de

commerce ne pourra prétendre s'y soustraire. Si un bâtiment marchand venait dans un port commettre des actes d'hostilité contre l'État maître de ce port ou des violences publiques contre les habitants, si le navire trahissant l'hospitalité qui lui est donnée servait d'instrument à la préparation ou à l'exécution d'un complot contre le gouvernement, celui-ci se trouverait dans le cas de légitime défense, et sa puissance pénale s'exercerait sur le navire qui aurait contrevenu aux lois générales relatives à la sûreté, soit des habitants, soit des pouvoirs organisés (1).

En France, la Cour de cassation a eu à statuer sur un cas de cette nature. Le navire sarde *Carlo-Alberto* avait débarqué clandestinement à Marseille la duchesse de Berry qui venait avec quelques partisans conspirer contre le gouvernement de Louis-Philippe. Poursuivi par *le Sphinx*, il fut capturé dans le port de La Ciotat avec son équipage et ses passagers. Par un arrêt du 6 août 1832, la Cour d'Aix annula ces arrestations. Mais la Cour suprême cassa cet arrêt, sur le réquisitoire de M. Dupin, « attendu que le privilège établi par le droit des gens en faveur des vaisseaux amis ou neutres cesse dès que ces navires, au mépris de l'alliance ou de la neutralité du pavillon qu'ils portent, commettent des actes d'hostilité ; que, dans ce cas, ils deviennent ennemis et doivent subir toutes les conséquences de l'état d'agression dans lequel ils se sont placés.... » (2).

---

(1) V. notamment Ortolan, Eléments de droit pénal, t. I, p. 423.

(2) Annales maritimes de 1832, part. I, p. 570. — Voir aussi de Cussy, loc. cit., p. 83.

On a vu des États qui, à cause de la faiblesse de leur marine, ont consenti à ce que la police fût exercée dans leurs ports par une autorité étrangère. C'est ainsi que le traité entre la Chine et le Zollverein, conclu le 2 septembre 1861 et ratifié en 1863, permettait aux navires allemands de poursuivre les pirates dans tous les ports chinois sans distinction. Un traité du 8 août 1868 entre la France et Madagascar reconnaît, aux officiers de notre marine, le droit de pénétrer en tout temps dans les ports, rivières et anses malgaches pour y capturer les navires employés à la piraterie.

Ainsi, en vertu de la convention conclue par la Chine avec le Zollverein, un navire français coupable d'actes de piraterie pouvait être pris par des vaisseaux allemands dans un port chinois, et comme dans le cas de piraterie la juridiction appartient à la nation du capteur, ce navire était justiciable des tribunaux allemands. La Chine possède maintenant des bâtiments chargés de réprimer la piraterie. Aussi, depuis 1877, la poursuite commencée par un navire allemand en pleine mer ne peut-elle être continuée dans un port chinois que sur la demande écrite d'un mandarin. Mais, l'hypothèse où un bâtiment français capturé dans un port de Chine serait justiciable des tribunaux allemands n'est plus susceptible de se présenter, car la punition des pirates appartient désormais aux autorités chinoises.

Par contre, un navire français, qui aurait commis des actes de piraterie et se serait refugié dans un port malgache pour échapper à la poursuite de vaisseaux de guerre, serait jugé et puni en France.

II. — Police sanitaire.

L'État a le devoir d'assurer non seulement la défense et la sûreté du territoire, mais encore la sécurité des habitants. A cet effet, il doit pouvoir édicter des règlements sanitaires et contraindre à leur observation tous les navires étrangers qui pénètrent dans ses ports.

Parmi les mesures auxquelles les États se trouvent parfois obligés de recourir, figure la quarantaine imposée à leurs cargaisons et à leurs passagers, pour empêcher l'invasion des maladies contagieuses. Dans ce but, on interdit toute communication du navire suspect avec la terre et les autres navires, on désinfecte le bâtiment et l'on édicte des mesures de répression très sévères, au cas de contravention.

En France, cette matière est régie par l'ordonnance des 7-14 août 1822 (art. 23) et par un décret du 24 mars 1850 (art. 10). En dehors de l'interdiction de communiquer avec la terre et les autres bâtiments, on oblige le capitaine à établir son navire dans un lieu désigné, à arborer un pavillon spécial de couleur jaune, à produire les papiers de bord, à prêter serment de dire la vérité, à répondre à l'interrogatoire qu'on lui fait subir, enfin à fournir tous renseignements susceptibles d'intéresser la santé publique. Pour vérifier la véracité des réponses et s'assurer de la nature des marchandises et de la santé des passagers et gens de l'équipage, des visites peuvent avoir lieu à bord. La loi du 3 mars 1822 punit la violation des lois et règlements sanitaires de peines variant suivant la gravité de

l'infraction : la mort, les travaux forcés, la réclusion temporaire et des amendes plus ou moins élevées (art. 7-16). L'ordonnance de 1822, dans son article 13, exige que chaque navire arrivant dans un port soit muni d'une patente de santé, espèce de passeport délivré au moment du départ. Cette patente de santé est exigée de tout navire arrivant d'un port quelconque, mais l'usage, dans l'Océan, est de ne pas exiger la patente de bâtiments venant des pays habituellement sains.

En Allemagne, un décret de l'amirauté prussienne, du 16 novembre 1857, complété par un décret du 15 avril 1879, exige que le médecin du bord avant le départ du navire réclame, auprès des autorités du port, un certificat de santé. On prescrit aux commandants lorsqu'ils arrivent dans les ports étrangers de répondre à toutes les questions des autorités locales sur l'état sanitaire du navire (1).

Dans la plupart des pays, les bâtiments qui arrivent doivent produire un certificat de santé, sans distinguer si le lieu du départ est salubre ou contaminé. Souvent on exige que ce certificat soit visé, au port de départ, par le consul de l'État dans le port duquel doit se rendre le navire. Il en est ainsi en Russie, d'après le règlement du 3 novembre 1864.

La loi britannique, plus exigeante, oblige tout navire arrivant d'un port infesté à arborer le signal de quarantaine en vue des autres navires qu'il rencontre dans les quatre leagues de la côte bri-

---

(1) Perels. — Droit intern. marit.

tannique, sous peine d'une amende de 200 livres sterlings.

Les capitaines, matelots et passagers de navires de commerce français qui, dans un port étranger, enfreindraient les règlements sanitaires tomberaient donc sous l'application des pénalités édictées par l'État souverain de ce port. Mais les consuls français, soit en vertu des attributions générales qui leur appartiennent, soit en vertu de conventions formelles, doivent user de toute leur autorité auprès des capitaines, maîtres et patrons des navires pour empêcher la violation des mesures édictées en vue de protéger la santé publique. Une convention du 14 novembre 1788 entre la France et les États-Unis dit que les consuls ou vice-consuls exerceront la police sur les bâtiments de leurs nations réciproques. Tous les traités de commerce et de navigation conclus depuis 1830 par la France avec les diverses républiques de l'Amérique, et plusieurs de ceux qu'elle a avec des puissances européennes, contiennent une disposition semblable

Si nous supposons qu'un bâtiment français dans un port étranger enfreint les règlements sanitaires, échappe à la juridiction locale et rentre en France, le capitaine qui a violé la loi étrangère et encouru une pénalité pourra-t-il être poursuivi devant les tribunaux français, conformément au principe de la personnalité de la loi pénale, appliqué plus largement depuis la loi 27 juin 1866? Nous pensons que le capitaine coupable d'une infraction de cette nature sera justiciable des tribunaux français à condition que le fait même soit prévu et puni par notre législation. Si, en effet, l'infraction à

la police sanitaire dans un port étranger est frappée d'une peine criminelle par l'autorité de ce port et n'est l'objet d'aucune pénalité dans la loi française, ni la loi positive, ni la raison ne justifieraient une pénalité en France. L'article 5 du Code d'instruction criminelle, modifié par la loi de 1866, exige formellement que le crime soit puni par la loi française. D'un autre côté, si la France n'a pas cru devoir frapper d'une pénalité le fait en question, c'est qu'il n'est pas absolument contraire à l'intérêt social. Il arrive du reste bien rarement qu'une infraction à la police sanitaire considérée comme crime à l'étranger ne soit même pas puni par la loi française. Si le fait est qualifiée crime à l'étranger et délit en France, son auteur devra être puni des peines correctionnelles françaises : « Tout français, dit le même article 1er § 2, qui, hors du territoire de France, s'est rendu coupable d'un fait qualifié délit par la loi française peut être poursuivi et jugé en France, si le fait est puni par la législation du pays où il a été commis. » Or la loi du 3 mars 1822 sur la police sanitaire, dont nous avons parlé plus haut, appelle d'une façon générale dans son titre II et sans préciser davantage les infractions en pareille matière des *délits et des contraventions*. Parmi les faits ainsi qualifiés délits, il en est qui sont punis de la mort, de la réclusion, des travaux forcés, en un mot, de peines afflictives et infamantes. Cette expression de délit est évidemment employée non dans le sens technique et spécial que lui donne l'article 1er du Code pénal, mais dans un sens général pour désigner des infractions plus ou moins graves. Afin de déterminer dans l'espèce la nature véritable du fait, et de

distinguer les crimes et les délits punis en France, bien qu'ils aient été accomplis à l'étranger, des simples contraventions, qu'en principe la loi de 1866 ne poursuit pas en raison de leur peu d'importance, on devra se référer simplement aux dispositions de l'article 1er du Code pénal. L'infraction punie par la loi de 1822 d'une peine afflictive et infamante sera un crime ; celle qui est frappée d'une peine correctionnelle sera un délit ; les dernières punies des peines de simple police seront des contraventions.

Les Français rentrés librement en France, après avoir violé les prescriptions sanitaires dans un port étranger, pourront donc être punis en France, s'ils n'ont pas été jugés à l'étranger. Il n'y aurait pas à tenir compte d'une objection consistant à dire que les infractions dont il s'agit ne sont pas des crimes ou délits de droit commun, mais des faits spéciaux. La loi de 1866 ne distingue pas, il suffit que l'infraction soit également punie en France, soit par le Code pénal, soit par une loi particulière. L'article 5 § 2, qui vise les délits commis hors du territoire, n'établit aucune distinction, dit Ortolan, ni quant à la nature, ni quant à la gravité des délits, qu'ils soient contre la chose publique ou contre les particuliers.

L'application de cet article aura lieu au moyen d'une très grande latitude laissée au ministère public (1).

Nous trouvons à l'appui de cette thèse un argument dans le rapport de M. Nogent Saint-Laurent

(1) Ortolan, Eléments de droit pénal (1886), t. I, p. 405.

au Corps législatif. « Le droit de punir n'est que la légitime défense des sociétés contre ceux qui attaquent les personnes, les propriétés, l'ordre public et qui troublent ainsi la sécurité générale » (1).

La poursuite sera subordonnée à une dénonciation officielle faite par l'autorité du lieu de l'infraction à l'autorité française, ainsi que l'exige la loi de 1866.

III. — Police douanière.

L'organisation des douanes a pour but de sauvegarder les intérêts fiscaux et commerciaux d'un État. Les douanes sont des taxes établies sur les marchandises et sur certaines denrées à l'entrée et à la sortie du territoire. C'est un impôt au profit de l'État et un moyen de protéger l'industrie nationale.

Chaque puissance étant souveraine sur son territoire peut établir, augmenter ou diminuer les droits de douanes et même empêcher l'importation ou la sortie de certaines marchandises. Pour assurer l'observation de ses règlements, l'État doit exercer une surveillance qui entraîne le droit de police sur les navires, la visite, des confiscations, captures et pénalités.

Le droit de visite peut s'exercer, dans les ports et rades, sur tous les navires. En France, d'après la loi du 4 germinal an II, tit. 2, pour importer des marchandises par mer d'un port étranger, le

(1) Moniteur du 30 mai 1866.

capitaine doit rédiger un manifeste mentionnant la nature de la gargaison, les marques et numéros des caisses, etc. Arrivé dans le rayon frontière de la douane, le capitaine est tenu de remettre, s'il en est requis, une copie du manifeste au préposé venant à bord. Si le manifeste n'est pas exhibé, si quelques marchandises n'y sont pas comprises, le capitaine ou patron est condamné à une somme égale à la valeur des marchandises omises et à une amende de mille francs. Si les préposés au service des douanes trouvent, en visitant les bâtiments au-dessous de cent tonneaux à l'ancre ou louvoyant dans les quatre lieues des côtes de France, des marchandises dont l'entrée ou la sortie est interdite en France, ils confisquent les bâtiments et les cargaisons avec amende de 500 francs contre le capitaine. La loi du 17 décembre 1814 sur la même matière est encore plus étendue et applique l'amende non seulement au capitaine mais encore aux propriétaires et tous préposés à la conduite.

Les règlements douaniers en vigueur dans les différents pays contiennent, à peu près tous, des dispositions analogues à celles qui précèdent, et qu'on peut résumer ainsi : police des navires, visite, détention des bâtiments soupçonnés de se livrer à la contrebande, capture et confiscation des articles prohibés, enfin répression par voie d'amende ou d'emprisonnement. Citons notamment, outre la loi anglaise du 28 août 1833 dont nous avons dit quelques mots, le décret royal du 3 mai 1830, en Espagne, reproduit par le décret du 20 juin 1852, ou bien encore la loi hollandaise du 28 mai 1869 (1) et la loi allemande du 22 mai 1885 (2).

(1) Fournier, op. cit, p. 54.
(2) Revue de Droit maritime intern. 1886-87 p. 209.

Pour reprendre l'hypothèse que nous avons déjà supposée plus haut en parlant de la police sanitaire, admettons qu'un Français coupable d'une contravention à la police de la douane, dans un port étranger, ait échappé à la répression et soit rentré en France : pourra-t-il être poursuivi et jugé? En principe, la loi du 27 juin 1866 n'autorise pas la poursuite en France dans un cas semblable, car elle n'a étendu l'application de la personnalité de la loi pénale qu'aux délits correctionnels et non à ces actes qui sont des contraventions par leur nature et des délits à cause de la peine dont ils sont frappés (1). Or les fraudes douanières n'ont pas le caractère de véritables délits correctionnels. En effet, elles ne compromettent pas l'ordre social, la sécurité générale, elles ne portent atteinte qu'à des intérêts commerciaux généralement incertains, douteux, puisque tantôt le système protecteur ou prohibitif est en vigueur, et tantôt c'est le système inverse. Toutefois la loi de 1866 a prévu ces fraudes. Elle s'exprime ainsi dans son article 2 : « Tout Français qui s'est rendu coupable de délits ou contraventions en matière forestière, rurale, de pèche, de douanes et de contributions indirectes, sur le territoire de l'un des États limitrophes, peut être poursuivi et jugé en France, d'après la loi française, si cet État autorise la poursuite de ses régnicoles pour les mêmes faits commis en France. »

En pareil cas, comme le fait observer M. Ortolan (2), notre puissance pénale sera employée à garantir et à sanctionner des intérêts de police et

(1) Dalloz, code pénal annoté sous l'art. 1er.
(2) Ortolan (1886). Éléments de Droit pénal.

des intérêts fiscaux qui ne touchent en rien à la chose publique française, mais il en sera ainsi à charge de réciprocité pour que nos intérêts similaires soient protégés, eux aussi, par la puissance étrangère.

IV.

Avant de quitter notre étude des infractions aux lois relatives à la police dans les ports, remarquons (le même principe s'appliquerait aux droits propres de l'État riverain dans la mer territoriale) que, dans les Échelles du Levant (1), en vertu de l'article 14 de la capitulation de 1740, généralisé par l'usage et confirmé par tous nos traités de commerce avec la Turquie, les consuls ont le droit de connaître des infractions commises par les Français. L'article 75 de la loi du 28 mai 1836, sur la poursuite et le jugement des contraventions, délits et crimes *commis par des Francais* dans les Échelles du Levant et de Barbarie, dit que ces infractions seront *punies des peines portées par les lois françaises*. Des lois identiques rendues à la suite de traités analogues passés avec la Chine, l'imanat de Mascate, le Japon et la Corée, s'appliquent dans ces pays.

Ce sont les tribunaux consulaires créés par la loi de 1836 en Orient qui connaissent de ces faits. Ils ont donc le droit, sur la plainte de l'autorité locale, de faire cesser, en les réprimant, les actes de leurs nationaux contraires aux lois de police

(1) Il en serait de même en Chine et dans l'imanat de Mascate en vertu de notre loi de 1852.

du pays. C'est du moins ce qu'a décidé la Cour d'Aix par un arrêt du 22 mars 1872 (1). Et ce qu'il y a de particulier, c'est qu'en pareil cas la Cour appliqua aux délinquants, non la loi locale, mais la loi française, conformément aux prescriptions de l'article 75 ci-dessus. On aurait pu interpréter cet article en disant qu'il vise uniquement la violation des délits de droit commun prévus par la loi française. L'arrêt de 1872 s'élève contre cette théorie.

La loi de 1836 n'a pu méconnaitre, dit-il, le principe formulé dans l'article 3 § 1er du Code civil : « Les lois de police et de sûreté obligent tous ceux qui habitent le territoire. » Le tribunal consulaire ne pouvait donc pas se dispenser d'intervenir sur la demande des autorités turques pour faire cesser une contravention aux lois de police du pays. Mais étant obligé de poursuivre, il devait, à moins de méconnaitre la disposition formelle de l'article 75 de la loi de 1836, prononcer les peines édictées par les lois françaises.

§ 2. — *Crimes et délits d'ordre intérieur pouvant mettre en jeu l'exercice de la souveraineté locale.*

Les auteurs et les diverses jurisprudences ne sont pas d'accord sur la juridiction applicable aux crimes et délits commis à bord des bâtiments de commerce et ne constituant pas une infraction aux lois de sûreté, de douane ou de police sani-

(1) Dalloz, 73, 2, 128. — Sirey. 73. 2. 98. Voir aussi Feraud-Giraud : De la jurisprudence française dans les Échelles du Levant, t. I, p. 482.

taire du port. Nous avons vu que Hautefeuille admet le principe de l'exterritorialité des navires avec des réserves insuffisantes, qu'en sens inverse Wheaton maintient d'une façon trop absolue l'exercice de la souveraineté locale.

Il n'est pas facile de dire, a priori, si les crimes et délits commis à bord violent ou non les droits de l'autorité du port. Lorsque l'auteur et la victime appartiennent l'un et l'autre à l'équipage, on peut soutenir que l'État maître du port où le fait s'est accompli éprouve un préjudice moral, même si l'ordre matériel n'est pas troublé. Toute infraction doit être punie, et si la certitude du châtiment n'existe pas, la population a sous les yeux un exemple funeste. Cependant les raisons qui peuvent faire reconnaître la compétence de la souveraineté locale ne semblent pas se retrouver ici. La sûreté publique n'est pas compromise, les règles de police sont respectées, les intérêts commerciaux du pays ne sont pas en jeu, le crime ou délit a été commis dans un endroit où ses effets ne se manifestent généralement guère au dehors et ne paraissent pas de nature à servir de mauvais exemple.

Mais il peut arriver que l'infraction, accomplie sur le navire, jette une certaine perturbation dans le port, dont la tranquillité sera plus ou moins profondément troublée. Pourrait-on soutenir qu'en pareil cas l'État n'a pas un intérêt puissant à frapper le coupable pour prévenir de nouveaux faits de ce genre et rassurer les esprits inquiets ? Si l'auteur et la victime n'appartiennent pas l'un et l'autre à l'équipage, pense-t-on que l'État auquel se rattache le navire aura un droit exclusif de juridiction à l'encontre des autorités du port?

Nous estimons que, sur ces divers points, le Conseil d'État, dans son avis du 20 novembre 1806, a formulé les véritables principes.

Les faits qui ont provoqué cet avis sont les suivants : un navire américain, *Le Newton*, étant dans le port d'Anvers, une rixe eut lieu entre deux matelots de l'équipage. L'autorité locale voulut s'emparer de la connaissance du délit, mais le consul américain prétendit être seul compétent en pareil cas. A peu près à la même époque un conflit analogue de juridiction surgit à Marseille. Le capitaine en second d'un autre navire américain, *La Sally*, avait fait une grave blessure à un de ses matelots, pour avoir disposé d'un canot sans son ordre. Comme dans la précédente affaire, le consul réclama la connaissance exclusive du délit.

Le Conseil d'État appelé à régler ces conflits rendit l'avis suivant qui admet aussi notre théorie en ce qui concerne la violation des droits propres de l'État maître du port : « Considérant qu'un vaisseau neutre ne peut être indéfiniment considéré comme lieu neutre et que la protection qui lui est accordée dans les ports français ne saurait dessaisir la juridiction territoriale pour tout ce qui touche aux intérêts de l'État ; qu'ainsi le vaisseau neutre admis dans les ports de l'État *est de plein droit soumis aux lois de police qui régissent le lieu* où il est reçu ; que les gens de l'équipage sont également *justiciables des tribunaux du pays pour les délits* qu'ils y commettent, même à bord, *envers les personnes étrangères* à l'équipage, ainsi que pour les conventions civiles qu'ils pourraient faire avec elles ; mais que si jusque là la juridic-

tion territoriale est hors de doute, *il n'en est pas ainsi des délits qui se commettent, à bord du vaisseau neutre, de la part d'un homme de l'équipage contre un autre homme de l'équipage;* qu'en ce cas, les droits de la puissance neutre doivent être respectés, comme s'agissant de la police intérieure du vaisseau, dans laquelle l'autorité locale ne doit pas s'ingérer *toutes les fois que son secours n'est pas réclamé, ou que la tranquillité du port n'est pas compromise;* est d'avis... (1) »

En résumé, les actes de pure discipline intérieure des navires, les crimes et délits commis entre gens de l'équipage, quand la tranquillité du port n'est pas compromise, restent soumis à la juridiction de l'État auquel appartient le navire, à moins que le secours de l'autorité ne soit réclamé.

Les crimes et délits commis même à bord contre des personnes étrangères à l'équipage ou par tout autre que par un homme de l'équipage, ou même ceux que commettraient des gens de l'équipage entre eux, si l'ordre du port à été troublé, sont justiciables de la souveraineté locale.

L'expression de bàtiment neutre employée par le Conseil d'État a fait naître une controverse. Deux auteurs Fœlix (2) et Rauter (nº 57) ont soutenu que l'avis de 1806 ne s'applique pas aux navires de commerce (3). Au contraire, la plupart des criminalistes (Faustin Hélie, Ortolan, Bertauld, Dalloz, etc.), soutiennent que cette interprétation est

---

(1) Bulletin des lois, 2ᵉ sem. 1806, p. 602.

(2) Fœlix. — Droit intern. privé, nº 506.

(3) Le Sellyer. — Traité de la compétence et de l'organisation des tribunaux répressifs, § 1078 et 1079 (1875).

fausse, et ils ont évidemment raison. En effet, l'ordonnance française du 29 octobre 1833 (art. 22) sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine marchande, et l'ordonnance du 7 novembre suivant prescrivent aux consuls, comme nous le verrons un peu plus loin, d'invoquer la réciprocité résultant de l'avis de 1806. Le Sellyer va même plus loin; il semble admettre que l'avis s'applique également aux navires de guerre puisqu'il ne distingue pas. Nous ne le suivrons pas dans ce débat qui nous amènerait à développer la théorie des navires de guerre ; disons seulement que nous la croyons erronée ; les navires de guerre constituant une partie des forces organisées de l'État, le principe de leur territorialité doit être admis d'une façon plus sévère ; reconnaître à l'autorité locale compétence pour les crimes et délits commis à bord constituerait une atteinte autrement grave à la souveraineté de l'État propriétaire du bâtiment. Faisons remarquer que l'expression de neutre vient de l'état de guerre dans lequel on se trouvait alors, et que l'avis de 1806 règle seulement les cas de conflits qui lui étaient soumis et qui s'appliquaient à des navires marchands.

La jurisprudence française a eu l'occasion à plusieurs reprises d'appliquer les principes émis par le Conseil d'État.

En 1837, un empoisonnement ayant été commis par un homme de l'équipage, à bord du navire suédois, *Forsattning*, mouillé en rade de Paimbœuf, le ministre de la justice et le ministre des affaires étrangères furent d'accord pour reconnaître que le prévenu relevait de la juridiction de son pays (1).

(1) Hello. — Revue de législation et de jurisprudence 1843, p. 143.

En 1844, le tribunal correctionnel de Marseille se déclara, au contraire, compétent pour juger et condamner le capitaine d'un navire de commerce anglais qui s'était livré à des voies de fait envers le patron d'un bâtiment français. Dans l'espèce, un de nos nationaux avait été atteint et l'autorité locale bravée.

Tout récemment, le tribunal correctionnel de Boulogne (1) infligeait un mois de prison au capitaine anglais Carry, commandant du voilier, *Tuskar*, prévenu d'avoir blessé d'un coup de revolver un matelot du port, Louis Désiré, qui était monté à bord pour enlever des bagages. Il y avait eu à ce sujet une vive discussion et le matelot avait été blessé au visage assez grièvement.

En 1858, la Cour de cassation paraît s'être un peu écartée de l'esprit de l'avis de 1806. Le 17 décembre 1858, le second du navire américain, *Tempest*, mouillé dans le port du Havre, avait tué un matelot, il en avait grièvement blessé un autre. L'émotion avait été très grande et le second, pour échapper à la justice sommaire des équipages des autres navires américains, avait dû se livrer aux autorités françaises. Traduit pour meurtre devant la Cour d'assises de la Seine-Inférieure, il fut condamné malgré l'exception d'incompétence présentée par son avocat. Un pourvoi fut formé devant la Cour de cassation, mais celle-ci le rejeta en déclarant que « la compétence des autorités locales doit être reconnue quand le fait constitue un crime de droit commun d'une gravité telle

(1) Journal « l'Autorité » 9 mars 1890,

qu'aucune nation ne doit le laisser impuni sans porter atteinte à ses droits de souveraineté juridictionnelle et territoriale. » L'avis de 1806 n'accorde au contraire compétence que si le fait est de nature à troubler la tranquillité du port. La Cour de cassation méconnaît donc les droits de la puissance dont le navire porte le pavillon et détruit la distinction si nette établie en 1806 (1).

Cette doctrine ne paraît heureusement avoir exercé aucune influence sur la jurisprudence, car, en 1873, la Cour d'Alger se déclara incompétente dans une espèce où le fait s'était passé à bord, entre gens de l'équipage.

Les puissances étrangères ont-elles admis les distinctions si logiques de l'avis du Conseil d'État français? Nous devons constater que l'avis de 1806 a exercé uue influence considérable au dehors. Plusieurs nations en ont même inséré le principe dans leur législation pénale interne.

Ainsi le Code pénal mexicain s'exprime ainsi dans son article 189 : « Sont considérés comme exécutés sur le territoire de la République.... 3° les délits commis à bord d'un navire marchand étranger mouillé dans un port national ou dans les eaux territoriales de la République, si le délinquant ou l'offensé ne font pas partie de l'équipage ou s'il y a eu perturbation dans la tranquillité du port. Dans le cas contraire, on suivra le droit de réciprocité. »

De même le Code pénal portugais du 16 septembre 1886 renferme une disposition analogue. Sauf

(1) V° article de M. Renault dans la Revue de Droit international, 1882, p. 79 et 80.

convention diplomatique, la loi pénale portugaise est applicable : 1° à toutes les infractions commises sur le territoire du royaume ou de ses colonies, quelle que soit la nationalité du coupable, à moins qu'il ne s'agisse d'un crime commis dans un port ou dans les eaux portugaises, à bord d'un navire de guerre ou d'un navire marchand, si dans ce dernier cas, le fait n'intéresse que l'équipage et n'a pas troublé la tranquillité du port.... (art. 54) (1).

Au Brésil, une loi du 4 août 1875 (art. 6) autorise le gouvernement à régler, sauf réciprocité... 4° le jugement des crimes commis à bord des bâtiments étrangers contre des personnes n'appartenant pas à l'équipage, ou même contre des individus de l'équipage en cas d'infraction à la police du port ou des eaux territoriales, ou sur réquisition, ou d'accord avec l'autorité étrangère respective.

Le Mexique a fait, en 1876, l'application de l'article 189 de son Code pénal dans une affaire concernant un bâtiment français, l'*Anémone*. Pendant que ce navire était mouillé à l'île de Carmen, son capitaine fut accusé d'avoir commis un homicide sur la personne d'un de ses matelots et poursuivi devant le tribunal de circuit de Yucatan qui se déclara compétent. Mais sa décision fut réformée par un arrêt de la Cour suprême mexicaine du 25 février 1876 pour ce motif que l'auteur et la victime étaient l'un et l'autre français, que tous deux faisaient partie de l'équipage d'un navire français et que l'ordre du port n'avait pas été troublé (2).

---

(1) Revue de Droit international, 1888, n° 4.
(2) Journal de Droit intern. privé 1876 p. 413.

Si les distinctions faites par le Conseil d'État ne figurent pas d'une manière positive dans les lois internes des autres puissances, du moins sont elles considérées comme conforme au droit des gens par la plupart des gouvernements. Il en est ainsi notamment en Grèce (1), en Italie (2), en Allemagne.

Dans ce dernier pays, les articles 102 et 103 de l'ordonnance sur les gens de mer touchent au point qui nous occupe, mais ils se contentent d'indiquer les droits du capitaine ou patron, dans le cas d'infraction commise à bord. Ils ne touchent pas les questions posées par le droit des gens. Deux hypothèses peuvent se présenter, dit Perels : un crime est commis sur le navire ou au dehors. Dans chacun de ces cas, la loi du navire est compétente (art. 4 et 5 du Code pénal de l'Empire). Si les articles qui se réfèrent aux droits du capitaine devaient nécessairement s'appliquer ici, et si le capitaine ou patron devait arrêter l'auteur du crime et le livrer seulement à un officier de la marine allemande, il pourrait surgir des conflits de souveraineté. Le législateur n'a pas voulu cette conséquence. L'article 102 doit être interprété ainsi : dans le cas d'un délit commis dans un port étranger, par un homme de l'équipage, le capitaine ou patron n'a le droit d'intervenir immédiatement que si les autorités du port où le fait s'est passé ne poursuivent pas le coupable (3).

---

(1) Instruct. pour les consuls du royaume de Grèce des 1-13 janv. 1834.

(2) Voir Fiore.

(3) Perels, loc. cit., p. 82 et suiv.

Cette théorie a été formulée en termes généraux par le tribunal suprême de Prusse, le 16 mars 1859 (1) : « Si des navires de commerce prussiens entrent dans un port ou une partie de la mer soumise à la souveraineté d'un autre État, la juridiction nationale doit, dans certains cas, céder devant celle de l'État étranger. »

Par suite de la reconnaissance des mêmes principes dans un grand nombre de pays, la France a pu signer plusieurs traités qui assurent à nos navires de commerce dans les ports étrangers la situation dont bénéficient en France les bâtiments des autres puissances. Nous citerons parmi les conventions qui consacrent ces dispositions celles qui ont été signées : avec les États-Unis, le 23 février 1853 (art. 8) ; avec la Russie, le 1er avril 1874 (art. 17) ; avec le Brésil, le 10 décembre 1860 (art. 8) ; avec le Pérou, le 9 mars 1861 (art. 34) ; avec l'Italie, le 26 juillet 1862 (art. 13). D'autres pays ont également inséré ces principes dans des traités : Brésil et Pays-Bas (convention du 27 septembre 1878, art. 11) ; Portugal et Pays-Bas (convention du 1er décembre 1880, art. 11) ; Belgique et Brésil (convention du 30 novembre 1883, art. 2), etc. (2).

Toutes les fois que la justice locale est compétente, elle a le droit de pénétrer à bord pour y faire les perquisitions et arrestations nécessaires. Dans plusieurs conventions, on décide qu'il ne peut y avoir des perquisitions à bord d'un vaisseau étranger, sans que le consul du pays auquel se

(1) Goltdammer, archiv. t. VII, p. 345 ; et XV p. 801.

(2) Voir de Clercq, t. VI, VII, VIII et XI ; et de Martens, t. VIII et X.

rattache le navire, ait été prévenu. La convention consulaire franco-italienne du 26 juillet 1862 déclare que le fonctionnaire de l'ordre judiciaire et les officiers de la douane ne pourront, en aucun cas, opérer ni visite, ni recherche à bord des navires, sans être accompagnés par les consuls ou vice-consuls de la nation à laquelle appartiennent ces navires.

A défaut de conventions spéciales, la France, dans ses instructions et ordonnances, prescrit à ses consuls d'invoquer toujours les principes du décret de 1806. L'ordonnance du 29 octobre 1833, sur les fonctions des consuls dans leurs rapports avec la marine marchande, décide que ces fonctionnaires exerceront la police sur les navires de commerce français dans les ports de leur arrondissement et dans les rades sur lesquelles il ne se trouvera pas de bâtiments de l'État, en tout ce qui pourra se concilier avec les droits de l'autorité locale et en se dirigeant d'après les traités, conventions ou usages, ou le principe de la réciprocité (art. 19). Quand des voies de fait, délits ou crimes auront été commis à bord d'un navire français en rade ou dans le port, par un homme de l'équipage envers un homme du même équipage ou d'un autre navire français, le consul réclamera contre toute tentative que pourrait faire l'autorité locale d'en connaître, hors le cas où par cet événement la tranquillité du port aurait été compromise. Il invoquera la réciprocité des principes reconnus en France par l'avis du 20 novembre 1806 et fera les démarches nécessaires pour que la connaissance de l'affaire lui soit remise, pour être ultérieurement jugée par les lois françaises.

En général, l'action des consuls ne rencontre pas de difficultés, puisque les principes dont parle l'ordonnance sont presque universellement reconnus. Cependant une grande nation maritime, l'Angleterre, ne les admet pas, et pendant longtemps les États-Unis d'Amérique ont également refusé de les appliquer.

La théorie anglaise est d'accord avec la politique de ce pays ; elle est une conséquence de la prépondérance de la marine militaire britannique. La doctrine, la jurisprudence et le gouvernement sont d'accord pour décider que les faits passés à bord d'un navire étranger dans un port anglais sont de la compétence des tribunaux locaux, lorsqu'il s'agit d'un crime commis à bord ou même d'un délit, lorsqu'il y a eu plainte, bien que la tranquillité du port ne soit pas troublée. Dans l'opinion de sir Robert Phillimore, il faudrait même permettre au matelot étranger, qui a subi de mauvais traitements de la part de son capitaine et qui réclame l'assistance de l'autorité locale, de s'adresser à la juridiction du port où il se trouve. L'Angleterre considère comme exorbitant le droit de souveraineté relative que notre jurisprudence et l'avis du Conseil d'État de 1806 laissent au pavillon étranger dans nos ports.

Elle a eu plusieurs fois l'occasion d'appliquer ses théories. Le *Times* du 26 janvier 1857 annonce qu'un juge de paix de Liverpool a condamné à l'amende des marins américains prévenus de voies de fait envers des marins du même bâtiment qu'eux. Le 3 avril 1857, la Cour du comté de Chester a condamné à la déportation à perpétuité

un matelot américain coupable de rébellion envers son capitaine (1).

Par contre, logique avec elle-même, l'Angleterre reconnait que les crimes et délits commis à bord de navires anglais dans les ports étrangers tombent sous la juridiction étrangère. En 1844, un matelot d'un bâtiment britannique stationnant dans le port russe de Riga avait assassiné le timonier à bord sans qu'il en résultât un trouble dans le port. Ils étaient l'un et l'autre anglais. Le coupable fut saisi par les autorités locales qui proposèrent à la Grande-Bretagne de le lui livrer, à charge de réciprocité, c'est-à-dire à condition que dans des cas semblables les matelots russes seraient livrés à la justice nationale. Le gouvernement anglais refusa d'accepter cette proposition (2).

Nous n'avons pas connaissance de cas où des crimes et délits aient été commis dans un port anglais, sans trouble extérieur, entre membres de l'équipage d'un navire marchand français. En pareille hypothèse, l'Angleterre revendiquerait certainement la connaissance de l'affaire conformément aux principes suivis par cette nation. Il est à présumer que le consul français invoquerait vainement, pour écarter la compétence de l'autorité du port, l'article 22 de l'ordonnance de 1833, que vainement il s'appuierait sur la réciprocité des principes reconnus en France à cet égard par l'acte du 20 nov. 1806, et ferait toutes démarches

(1) Plocque. La mer et la navigation maritime.

(2) Fait cité dans une note de M. Tolstoï, alors ministre de Russie, et rapporté par le conseiller Foucher dans son mémoire sur l'affaire du *Tempest* qui a donné lieu à l'arrêt de cassation du 25 février 1859. Dalloz, 1859. 1. 88.

utiles pour obtenir que la connaissance de l'affaire lui fût rendue, afin d'être jugée ensuite par les lois françaises. Il n'aurait d'autre ressource que de faire les démarches en vue d'obtenir que les coupables arrêtés par l'autorité locale fussent traités avec humanité, défendus et jugés impartialement. C'est, du reste, le devoir que leur impose l'article 23 de l'ordonnance précitée, pour le cas où il s'agit de voies de fait, délits ou crimes commis hors du navire, ou même à bord, mais envers des personnes étrangères à l'équipage.

Les États-Unis ont suivi, pendant quelque temps, les mêmes errements que l'Angleterre. « La juridiction de la nation, dans les limites de son territoire, est nécessairement exclusive et absolue », dit un arrêt de 1810 rapporté par Wheaton (1). Depuis cette époque, la doctrine et la jurisprudence ont fini par admettre les principes français (2), et les États-Unis ont signé un certain nombre de traités où ces principes sont reproduits.

Nous avons déjà signalé une convention de 1853 avec la France. Citons un fait qui prouve combien l'ancienne théorie émise par la jurisprudence en 1810 est maintenant abandonnée. Un navire allemand, *Elwine Kreglin*, se trouvait dans le port de New-York en 1870. Obligé de rester dans ce port par suite de la guerre entre la France et l'Allemagne, il fut abandonné par l'équipage qui avait d'abord réclamé ses gages et qui ensuite porta plainte au tribunal du district de New-York. Le capitaine fut

(1) Éléments de Droit internat., 4ᵉ édit., t. I, p. 120.
(2) Journ. Dr. internat. privé, 1888. p. 417 et suiv.

condamné. Sur appel, la Cour de circuit décida que dans les ports américains les conflits entre capitaine et gens de l'équipage des navires étrangers étaient exclusivement de la compétence des consuls de leur nation, si la tranquillité du port n'avait pas été troublée. Il n'existait pas, à cette époque, de traité entre les États-Unis et l'Allemagne. Depuis, une convention a été signée, le 11 décembre 1871, entre les deux pays (1).

Dans les différentes conventions consulaires où les principes français sont admis, on détermine les droits des consuls à l'égard des navires de leur nation, et on stipule généralement qu'ils pourront compter sur l'aide de l'autorité locale pour l'accomplissement de leur mission.

La convention de 1853, entre la France et l'Amérique, dit que les consuls seront exclusivement chargés de l'ordre intérieur à bord des navires de commerce de leur nation. Les autorités locales leur prêteront main-forte pour faire arrêter et conduire en prison ceux qu'ils jugeront nécessaire d'interner. Il en sera ainsi, sur la seule demande des consuls, adressée par écrit et appuyée d'un extrait officiel des registres du bord ou du rôle de l'équipage (2). Nous verrons plusieurs conventions analogues passées par la France, en nous occupant de la « police intérieure des navires ».

Dans le cas de crimes ou de délits proprement dits, le consul n'exerce pas de juridiction. Il a simplement le droit de prendre les mesures nécessaires

(1) Percls, loc. cit., p. 86.
(2) Journ. offic. du 15 sept. 1853.

pour que les coupables n'échappent pas à la répression pénale ; au premier cas, il renvoie le coupable en France pour y être jugé ; au second cas, il convoque le tribunal maritime commercial ou renvoie en France suivant qu'il s'agit de délit maritime ou ordinaire.

Les règles que nous avons étudiées et qui laissent à la puissance territoriale, dans les eaux de laquelle sont mouillés des navires de commerce français, une certaine juridiction relativement aux crimes et délits commis à bord, ne s'appliquent que dans le cas où il s'agit de pays civilisés ; mais si l'on se trouve dans un pays barbare qui n'offre aucune garantie au point de vue de la justice, la souveraineté et la juridiction de l'État auquel se rattache le navire ne subissent aucune restriction et s'exercent dans leur intégralité (1).

Il ne serait pas absolument exact de ranger dans cette catégorie les dépendances de l'empire ottoman. Ces pays ont une organisation sociale et leurs gouvernements ont un rapport de droit des gens avec les autres nations. Cependant, il y a de telles différences entre les institutions musulmanes et les institutions européennes que la France, à partir du XVI[e] siècle, a dû (comme nous en avons déjà dit quelques mots à la section I[re] de ce chapitre) signer avec la Porte des conventions appelées *capitulations*, destinées à modifier les règles ordinaires quant à la compétence criminelle.

La capitulation du 28 mai 1740, la dernière qui

(1) Plocque. — Mer et navigation maritime, p. 10 et suiv.

renferme des dispositions relatives à la juridiction criminelle, s'exprime ainsi dans son article 15: « S'il arrivait quelque meurtre ou quelque désordre entre les Français, leurs ambassadeurs et leurs consuls en décideront, selon leurs us et coutumes, sans qu'aucun de nos officiers puisse les inquiéter à cet égard. »

Remarquons que, d'après le traité, la justice française intervient seulement quand le crime a été commis à l'égard d'un Français. S'il s'agit d'un crime contre un sujet de la Porte ou contre le gouvernement ottoman, l'autorité locale, d'après le traité, resterait chargée de la répression. Mais l'usage a étendu la concession résultant des traités (1). Toutes les fois que nos consuls ont réclamé la faveur de s'emparer de la poursuite contre un de nos nationaux prévenu de crime à l'égard d'un habitant du pays, il est sans exemple que cette faveur leur ait été refusée. De là vient que la loi du 28 mai 1836 parle des cas prévus par les traités ou capitulations, ou autorisés par l'usage.

Un édit du mois de juin 1778 avait réglé la compétence des consuls, ainsi que le mode d'instruction ou de poursuite en ce qui concerne les crimes et délits commis par des Français dans ces pays. La loi du 28 mai 1836 est venue régler de nouveau cette matière. Cette loi est générale dans ses termes et ne distingue pas suivant que l'infraction a été commise à terre ou dans un port.

---

(1) Duvergier. Note sous la loi de 1836. — Ortolan, op. cit., t. I, chap. XIII.

En matière de contravention, le consul français est seul compétent. Pour les délits (nous parlons ici seulement des délits ordinaires, renvoyant pour les délits maritimes au chapitre de la « police intérieure »), la juridiction appartient en premier ressort au tribunal consulaire composé du consul et de deux Français choisis par lui parmi les notables résidant dans l'arrondissement du consulat. S'il n'y a pas possibilité de lui adjoindre des notables, il juge seul. L'appel est porté à la Cour d'Aix. Pour les crimes, la mise en accusation appartient à la Chambre des mises en accusation de la Cour d'appel d'Aix, devant laquelle le tribunal consulaire doit renvoyer et faire transporter le prévenu. Quant au fond, la première Chambre et la Chambre des appels de police correctionnelle de la Cour d'Aix réunies ensemble, statuent sans que le nombre des juges puisse être inférieur à douze. Les peines sont celles des lois pénales françaises.

L'embarquement pour la France des condamnés ou des prévenus peut avoir lieu sur les navires marchands français. Le capitaine de ces bâtiments reçoit, en même temps, les pièces de procédure. Il est tenu d'obtempérer aux réquisitions du consul.

En Chine, les Européens ne peuvent s'établir que dans certaines villes. La France a d'abord conclu avec cet État un traité en date du 24 septembre 1844, dit traité de Nankin ; il a été remplacé par un autre en date du 27 juin 1858, qui a été ratifié en 1860 après la guerre de Chine et la prise de Pékin. Depuis cette époque, il existe dans cette ville un agent diplomatique français permanent. D'après les conventions de 1844 et 1858, le

consul est exclusivement compétent en matière criminelle.

Le traité avec le Japon est du 9 novembre 1858.

La compétence du consul est la même que dans le traité avec la Chine ; il en est de même aussi pour l'imanat de Mascate. La loi française réglant la juridiction de nos consuls au Japon est du 19 mars 1862 ; elle reproduit presque entièrement la loi de 1836.

Pour la Chine et l'imanat de Mascate, la juridiction du consul a été réglée par les articles 6, 12, 14 et 18 de la loi du 8 juillet 1852, analogue à la loi de 1836, dont il est question plus haut.

— Un auteur autrichien, Neumann (1), a cependant soutenu que la France émet seule la prétention de poursuivre devant sa justice pénale les délits commis dans un port étranger par un homme de l'équipage à bord d'un navire français contre l'un de ses compagnons ou, en général, contre un Français. Les autres puissances, ajoute cet auteur, peuvent lui reconaître ce droit s'il leur plaît, mais elles demandent naturellement la réciprocité.

Il y a là une erreur matérielle du savant auteur autrichien ; notre section y a répondu d'avance en montrant plusieurs lois pénales internes (notamment le Mexique, les Pays-Bas) suivre servilement la distinction française, même en l'absence de tous traités.

II. — Crimes et délits commis sur des navires de commerce français dans la mer territoriale d'un État étranger.

Nous avons défini au début de ce chapitre la mer territoriale. Nous avons vu que l'État riverain

(1) Neumann. — Éléments de Droit des gens moderne (1886), p. 89.

avait le droit d'y exercer le pouvoir nécessaire pour assurer la sécurité des habitants et la protection de ses intérêts fiscaux et commerciaux. Les auteurs modernes indiquent généralement, comme étendue de cette portion de la mer, la plus longue portée du canon. Cette théorie est absolument rationnelle. D'un côté, la limite doit être portée jusqu'au point où la sûreté de l'État riverain ne peut plus être menacée; d'un autre, elle ne peut aller au delà du point où il serait incapable, par son artillerie, d'imposer le respect de sa souveraineté continentale. La ligne de démarcation entre la mer territoriale et la mer libre a été appelée ligne de respect (1). Si on a cru devoir adopter comme limite la portée extrême du canon, c'est que cette arme est la plus importante de l'artillerie contemporaine, celle qui lance ses projectiles le plus loin.

Hautefeuille dit que le point où cessent tous les droits de l'État riverain est la limite de la puissance des machines de guerre « ...la plus grande portée du canon monté à terre est donc réellement la limite de la mer territoriale (2) ». Ortolan déclare que « la plus forte portée du canon est la mesure commune, celle du droit des gens universel, qui doit être observée par tous en l'absence de tout traité (3) ». Bluntschli professe la même théorie (4), ainsi que Lawrence (5), Gessner (6), Perels (7).

(1) Nuger. Thèse de doctorat. Première partie : Mer territoriale.
(2) Droits et devoirs des neutres (1848), t. I, p. 238.
(3) Diplomatie de la mer, t. I, p. 158.
(4) Droit intern. codifié, art. 302.
(5) Note sur Wheaton, p. 846.
(6) Droit des neutres, p. 23.
(7) Droit maritime intern., § 28.

La doctrine enseignée par ces auteurs a été consacrée par plusieurs traités internationaux de la fin du dernier siècle. Nous citerons notamment un traité de 1786 entre la France et l'Angleterre (art. 48), un traité de 1787 entre la France et la Russie (art. 28). Les traités les plus récents, relatifs à la pêche, abandonnent le principe de la plus longue portée du canon et fixent uniformément à trois milles la mer territoriale. Citons le traité du 2 août 1839 (art. 9) entre la France et la Grande-Bretagne, et la convention internationale du 6 mai 1882 (art. 2), signée par plusieurs États maritimes.

Cette mesure fixe de trois milles paraît avoir une tendance à se généraliser. Certains auteurs prétendent même qu'à l'origine il y a eu identification de la portée du canon avec trois milles et que, depuis, la pratique constante en a fait une règle générale (1). Cette opinion nous semble fausse; si, pour certaines raisons, on a cru devoir limiter à trois milles la mer territoriale sur un point spécial, la pêche, rien ne justifie un raisonnement du particulier au général. Comme le fait remarquer Perels, c'est « par une série de généralisations portant sur des actes ou des écrits ayant décidé certaines questions spéciales » que ces auteurs sont arrivés à identifier la portée du canon et la distance de trois milles. Rattachons-nous donc à la distinction admise par Bluntschli et Gessner, entre la limite conventionnelle de la mer territoriale

(1) Calvo, Dr. int. théor. et prat., § 244; Wheaton, t. I, p. 168; Phillimore I, § 198.

et celle qui est déterminée en dehors de tout traité par la plus longue portée du canon.

Nous avons étudié précédemment la compétence en matière de crimes et de délits commis sur des navires français dans cette partie de la mer territoriale plus voisine de la terre, et qui participe en quelque sorte de sa condition. Il nous reste à poursuivre l'étude de notre sujet en dehors des ports, havres et rades, dans la mer territoriale proprement dite.

Nous examinerons, comme nous l'avons déjà fait, la violation dès droits propres de l'État riverain, puis nous verrons les crimes et délits d'ordre intérieur commis sur les navires, avec ou sans effets à l'extérieur.

§ I. — *Atteintes aux droits propres de l'État riverain.*

Les droits propres de l'État riverain susceptibles de s'exercer dans la mer territoriales sont notamment : la pèche côtière, le cabotage, la police de la navigation et la police douanière. Les deux dernières s'exercent aussi bien dans les ports que dans la mer territoriale ; afin d'éviter des redites, nous avons réservé de parler ici de la police de la navigation, ayant traité précédemment de la police douanière.

A. — Pêche côtière.

La prospérité de la pêche côtière est d'une importance d'autant plus grande aujourd'hui pour l'alimentation publique que les chemins de fer

permettent de faire parvenir ses produits dans des contrées éloignées où ils ne pouvaient arriver assez promptement avec les anciens moyens de transport. D'un autre coté, cette industrie fournit aux populations riveraines leur principal travail sur lequel elles sont en droit de compter, la nature la leur offrant en quelque sorte de façon particulière. De plus, certaines espèces de poissons se tiennent plus particulièrement près des côtes, elles ne sont pas en quantité illimitée comme celles qui se trouvent en mer; il est donc naturel de les réserver aux populations côtières, celles-ci se nourrissant suivant le mode que leur réserve la nature. Enfin cette industrie tient perpétuellement exercée aux dangers de la mer toute une population sur laquelle l'État riverain pourra compter en cas de guerre maritime.

Toutes ces raisons politiques et économiques militent suffisamment en faveur de l'État riverain, pour que celui-ci puisse réserver exclusivement à ses nationaux la pêche côtière, pour que lui seul ait le droit d'en réglementer la police et d'édicter des peines contre tout pêcheur étranger qui viendrait à enfreindre son privilège (1).

En France, la loi fondamentale sur cette matière est toute récente; elle porte la date du 1er mars 1888. Depuis plusieurs années déjà, le gouvernement avait été saisi de réclamations très vives que suscitait, notamment sur le littoral de la Méditerranée, la présence des pêcheurs étrangers le long de nos côtes. Nous n'entrerons pas dans l'examen approfondi de cette loi dont l'étude

(1) Imbart-Latour, Mer territoriale (1889).

s'écarterait de notre sujet, bien que nos consuls à l'étranger, ayant à se plaindre des peines infligées à nos nationaux, puissent avoir à invoquer les mesures prises en France contre les étrangers, au cas où les poursuites exercées leur sembleraient trop rigoureuses (1). Nous dirons simplement que d'après les articles 2 et suivants, si le patron d'un bateau étranger ou les hommes de l'équipage sont trouvés jetant des filets ou exerçant la pêche d'une façon quelconque, dans la partie réservée des eaux territoriales françaises, le patron est puni d'une amende de 16 francs au moins ou de 250 francs au plus. En cas de récidive, l'amende peut être portée au double. Dans tous les cas, les engins prohibés sont détruits, les engins non prohibés sont saisis, ainsi que les produits de la pêche. Les poursuites sont portées devant le tribunal de police correctionnelle dans le ressort duquel est situé le port où les contrevenants ont été conduits.

Ce qu'il nous importe surtout de connaître, c'est la législation étrangère que des pêcheurs français sont susceptibles d'enfreindre, et les pénalités plus ou moins graves auxquelles ces derniers sont exposés (2).

Quelques pays : les Pays-Bas, la Grèce, le Portugal et les Etats-Unis d'Amérique, ont adopté un régime de liberté absolue pour la pêche côtière. Dans les trois premiers, la pêche côtière n'est

---

(1) Ordonn. du 29 oct. 1833 sur les rapports des consuls avec la marine marchande.

(2) Pour la pêche et le cabotage, voir surtout Perels : note très fournie de textes étrangers.

généralement pas fructueuse. Quant aux États-Unis, il est peu à craindre que les pêcheurs étrangers viennent faire concurrence aux nationaux; aussi faut-il leur tenir peu de gré de cette franchise qui semble, au premier abord, constituer une dérogation à la doctrine de Monroë.

En Italie, d'après un décret du 7 janvier 1869, les étrangers qui veulent se livrer à la pêche côtière le long des côtes italiennes, sont soumis à une patente de trente livres.

Les autres États maritimes interdisent formellement la pêche côtière aux étrangers qui viendraient s'y livrer.

En Allemagne, l'article 296ª du Code pénal inflige une amende de 600 marks au plus ou un emprisonnement ne pouvant excéder 6 mois aux étrangers surpris se livrant sans autorisation à la pêche dans les eaux territoriales. Le jugement peut, en outre, prononcer la confiscation des engins et des poissons (1).

Au Danemark, d'après la loi du 7 mars 1887, la pêche sur les côtes d'Islande n'est permise ni aux étrangers, ni aux sociétés étrangères. L'infraction à cette règle peut entraîner la confiscation des bâtiments. Un projet de loi a pour but d'édicter des pénalités, consistant en une amende de 10 à 400 couronnes contre les étrangers qui se livreraient à la pêche le long des côtes danoises.

En Russie, un ukase d'Alexandre Ier du 4-16 sep-

---

(1) L'article 296ª a été introduit dans le Code pénal allemand par une loi du 26 février 1876. Annuaire de législation étrangère, 1877, p. 152.

tembre 1812 interdit la pêche aux étrangers, sous peine de confiscation (1).

La pêche côtière est également réservée aux nationaux en Espagne, en Suède et en Norvège.

Suivant la législation anglaise, il est défendu aux étrangers de franchir les limites de pêche réservée. En cas de contravention, le patron de la barque est passible d'une amende n'excèdant pas dix livres la première fois, vingt livres la seconde.

Les nombreux conflits qui s'élevaient incessamment entre les pêcheurs anglais et français ont nécessité une délimitation de la pêche dans les eaux territoriales des deux États. C'est l'objet de la convention du 2 août 1839. La pêche aux termes de cette convention est libre dans la Manche, mais elle est réservée aux riverains de chaque État dans la mer territoriale s'étendant jusqu'à trois milles au large de la laisse de basse-mer. Pour les baies dont l'ouverture n'excède pas dix milles, on calcule les trois milles au large à partir d'une ligne droite tirée d'un cap à l'autre. Les mesures répressives qui devaient servir de sanction à la convention avaient été arrêtées entre les parties contractantes. Les peines à appliquer et la procédure à suivre sont relatées dans les articles 71 et suivants. Les infractions relatives à la pêche : distance réglementaire des bâteaux, interdiction de certaines pêches, etc., relèvent de la compétence des croiseurs des deux nations, quelle que soit d'ailleurs la nation à laquelle appartiendront les pêcheurs qui s'en rendront coupables (art. 64). Les

(1) De Martens. — Traité de Droit intern. 1883. t. I, p. 500.

croiseurs qui auront constaté une infraction pourront conduire le délinquant dans le port le plus proche du lieu du délit pour que la contravention y soit constatée par les déclarations des parties et les témoignages des personnes présentes. Si le bateau est amené dans un port étranger, il ne pourra y être maintenu plus de quatre jours pour, ensuite, être renvoyé dans son pays, afin d'y être jugé (articles 65 et 67). La législation des deux pays a, conformément à la convention, converti en lois les règles de compétence et les peines annoncées. En Angleterre, un bill fut voté en 1844 ; la loi française est du 20 juin 1846. Les contraventions sont jugées en Angleterre par le juge de paix, en France par les tribunaux correctionnels ; l'importance de ces deux tribunaux est d'ailleurs la même. La loi anglaise attribue compétence au juge de paix dans le ressort duquel est situé le port où a été amené le contrevenant. En France, on suit la maxime : *actor sequitur forum rei*. La pénalité est une amende de 10 à 250 francs ou un emprisonnement de deux jours à un mois. Une convention nouvelle a été conclue à Paris, le 11 novembre 1867 ; elle a eu pour but de mieux préciser certains points. Faute d'approbation législative, elle n'a pas été mise en vigueur. La convention du 6 mai 1882, dont nous avons parlé, laisse subsister la convention de 1839 dans tous les points qui ne sont pas contraires.

En dehors de ces conventions et d'un traité en date du 14 juillet 1870, entre Napoléon III et le roi de Siam, la France n'a pas signé d'autres conventions relatives à la pêche côtière.

Supposons qu'un bâtiment français, après avoir

commis une infraction à la pêche côtière d'un pays qui n'a pas conclu de traité avec la France sur ce point, échappe aux autorités du pays dont il a violé la loi ; pourra-t-il être arrêté et jugé en France ? Nous estimons qu'aucune poursuite ne sera possible, bien que la nouvelle loi française de 1888 atteigne les infractions de même nature commises par des étrangers en France, les considère comme des délits et en confie la répression aux tribunaux correctionnels. Ces faits n'ont évidemment pas été compris parmi les délits que vise la loi de 1866. Les infractions à la pêche côtière portent sans doute atteinte aux intérêts commerciaux du pays dans les eaux duquel elles ont été commises, mais elles ne troublent pas la sécurité générale, elles ne compromettent pas l'ordre public absolu. Or, dans la discussion de la loi de 1866, tous les orateurs ont fait ressortir que les deux éléments dont le concours était nécessaire pour former la base de la pénalité et de la poursuite étaient la criminalilé de l'acte et le dommage social (1). Ces deux caractères ne se rencontrent certainement pas dans la violation des règlements de pêche côtière, et on ne peut admettre qu'un État se préoccupe d'assurer la défense des intérêts commerciaux d'un État voisin, s'il n'a pas utilité à le faire, au point de punir ses propres nationaux pour avoir porté atteinte à ces intérêts. Du reste, l'article 2 de ladite loi de 1866 est formel. Il ne permet la poursuite en France, lorsqu'il s'agit de délits et contraventions en matière de

(1) Voir Moniteur du 31 mai 1866.

pêche, que si l'infraction a eu lieu sur le territoire d'un État limitrophe et s'il y a une réciprocité constatée légalement par des conventions internationales ou par un décret. Nous avons vu qu'il n'existe de convention qu'avec l'Angleterre. Un Français pourra donc être poursuivi et jugé en France pour avoir enfreint les prescriptions de la convention de 1839 et avoir pêché dans des eaux réservées aux pêcheurs anglais, quand il aura échappé à la juridiction britannique. Lorsqu'il s'agira d'un pays autre que l'Angleterre, la poursuite en France ne sera pas possible.

B. — Cabotage.

Le cabotage est la navigation d'un port à l'autre d'un même pays, en longeant les côtes. La navigation dont il s'agit est un véritable commerce de transport d'un port à un autre. Or, l'État, à qui on reconnaît le droit de réglementer le commerce sur son territoire, peut, sans qu'on puisse trouver ce procédé injuste, réserver le cabotage à ses nationaux. A un autre point de vue, l'État a intérêt à ce que ses eaux ne soient pas sans cesse sillonnées par des navires étrangers et à ce que le ravitaillement des côtes puisse toujours être assuré par la marine nationale.

En France, la navigation au cabotage est absolument interdite aux étrangers. « Les bâtiments étrangers, dit l'article 4 de la loi du 21 septembre 1793, ne pourront transporter d'un port français à un autre port français aucune denrée, production ou marchandise, des crus, produits ou manu-

facturés, sous les peines portées par l'article 3 », c'est-à-dire confiscation des bâtiments et cargaison, et amende de 3,000 livres prononcée solidairement contre les propriétaire, consignataire et agents des bâtiments et cargaison, capitaine et lieutenant.

Après avoir eu pendant vingt années environ une convention avec l'Italie (1), accordant à chacune des deux nations le bénéfice du cabotage pour la navigation à vapeur seulement, la France n'est plus liée maintenant par aucun traité de ce genre. Au cas où une puissance aurait ce droit par traité, faudrait-il le reconnaître à toutes les autres qui jouissent avec elle de la clause de la nation la plus favorisée? Certains auteurs l'admettent (2). Tel est aussi notre avis; cette clause a pour but de rendre plus facile le commerce entre les deux puissances contractantes ; le cabotage sans doute facilite le commerce seul du pays où il est admis, mais en admettant un facteur étranger, c'est en réalité le pays d'où relève celui-ci qui contribue à faciliter le commerce du pays où le bâtiment vient exercer son industrie. Disons toutefois que tous nos traités de commerce font la réserve expresse de ce mode de navigation au profit des nationaux.

La réserve du cabotage au profit des nationaux n'existe pas partout. En Belgique, ce mode de navigation est libre. Il est libre également en Angleterre depuis un act du 23 mars 1854, avec cette restriction que le gouvernement peut en exclure

(1) Traité du 13 juin 1862, art. 12 et s.
(2) Esperson. — Giurisdiz. marit. intern., §§ 10 et 11.

par un *order in council* les navires des pays qui refuseraient la réciprocité aux navires britanniques. En Norvège, la loi du 17 juin 1869 permet aux navires étrangers de transporter les marchandises d'un port à un autre. Il en est de même au Brésil, en Chine et au Japon. Le Danemark admet seuls au cabotage les navires étrangers de plus de 5,200 livres (ordonnance du 1er septembre 1819). Cependant cette interdiction peut être levée sous la condition de réciprocité (loi du 14 avril 1865).

Le cabotage est interdit aux étrangers en Italie, depuis la nouvelle loi sur la marine marchande; en Allemagne, où une loi du 22 mai 1881 inflige au contrevenant (1) une amende qui peut s'élever à 3,000 marks; en Autriche (décision impériale du 28 juillet 1845), en Russie, en Suède, en Espagne (sauf pour quelques marchandises déterminées), en Portugal, en Grèce, aux États-Unis.

Les contraventions aux règlements relatifs au cabotage ne portant pas atteinte à la sécurité générale et à l'ordre social, puisqu'elles mettent exclusivement en jeu les intérêts commerciaux des peuples, un Français ne pourrait pas être poursuivi et puni en France pour avoir contrevenu aux prohibitions sur ce point dans les eaux territoriales étrangères. Il ne tomberait sous le coup ni de l'article Ier de la loi du 27 juin 1866, ni de l'article 2 qui ne mentionne pas dans son énumération les délits et contraventions en matière de cabotage.

---

(1) Perels, loc. cit., p. 49

III. — Police de la navigation.

Chaque État maritime doit veiller à ce que la navigation le long de ses côtes soit sûre; les intérêts de son commerce et ceux de ses sujets y sont engagés. Il doit chercher, avant tout, à éviter les échouements et les abordages, en organisant un service de pilotage, en installant des bouées, des balises et des phares, en traçant des voies pour l'entrée et la sortie des ports, en règlant les signaux, etc. A tous ces titres, il peut édicter des peines qui frappent au même degré les étrangers et les nationaux qui empruntent les eaux territoriales.

Ce droit est formellement reconnu par l'article 25 du règlement dit international qu'ont adopté de nombreuses puissances pour prévenir les abordages; il est ainsi conçu : « Rien dans ces règles ne doit entraver l'application des règles spéciales, dûment édictées par l'autorité locale, relativement à la navigation dans une rade... eau intérieure quelconque. » Les conventions de 1882 sur la pêche et de 1884 pour la protection des câbles sous-marins sont aussi formelles pour reconnaître que l'État riverain a seul la police de la navigation dans ses eaux territoriales.

En France, la loi du 27 mars 1882 règle la protection du balisage; elle s'applique, dit l'article, à tout capitaine français ou étranger : celui-ci est punissable s'il détériore une bouée, par négligence même. Ainsi encore la loi du 20 décembre 1884 en France pour protéger les câbles immergés dans nos eaux; telles encore des lois analogues ont été

rendues en Angleterre, le 6 août 1885 (art. 5), en Italie le 1er janvier 1886 (art. 9).

Nous pourrions encore citer, comme se rattachant à notre ordre d'idées, en Allemagne, l'ordonnance impériale du 14 août 1876 concernant les signaux de détresse et de pilotage dans les eaux du littoral. (1).

§ 2. — *Crimes et délits de droit commun sur navires français dans la mer territoriale des pays étrangers.*

Les crimes et délits de droit commun accomplis sur un bâtiment de commerce français dans les eaux territoriales étrangères tomberont-ils sous la juridiction locale ou ne seront-ils justiciables que des tribunaux français? Devons-nous transporter ici la distinction de l'avis du Conseil d'État de 1806 entre les faits purement extérieurs et ceux qui peuvent avoir une conséquence morale au dehors? N'est-il pas préférable, au contraire, de décider que la juridiction de l'État riverain s'appliquera seulement à la violation des droits propres dont nous venons de parler : pêche côtière, douanes, police de la navigation, etc.?

La mer territoriale ne peut être assimilée aux ports, havres et rades sur lesquels l'État riverain a un véritable droit de propriété, comme nous l'avons fait observer. L'État riverain de la partie de la mer appelée territoriale ne peut prétendre s'en considérer comme souverain et par suite y

---

(1) Imbart-Latour, op. cit. p. 239.

exercer les attributs complets de la souveraineté, sinon, il faudrait aller jusqu'à lui permettre de s'opposer au passage des navires ou de le subordonner à des conditions déterminées.

L'usage de la mer, le long des côtes, doit être libre, avec les restrictions, nous l'avons vu, commandées par la nécessité d'assurer la sécurité du continent et la protection des intérêts commerciaux et fiscaux de l'État riverain.

Ces principes nous conduisent à la solution de la question posée : la juridiction territoriale s'appliquera-t-elle aux crimes et délits de droit commun accomplis sur un navire de commerce français dans une mer territoriale étrangère ? Nous répondrons que l'État riverain en connaitra uniquement quand ils auront eu un résultat extérieur, quand ils auront jeté le trouble au dehors, compromis la sécurité des habitants de la côte, porté atteinte à la sûreté de la navigation.

L'État riverain aura, en conséquence, le droit de juger les pirates français ayant commis des actes de piraterie dans ses eaux; il pourra aussi notamment poursuivre et juger tout délit commis par le tir d'une arme à feu, qui aura produit des effets jusque sur un rivage ou sur une île comprise dans les limites de la mer territoriale. Il pourra aussi poursuivre et juger les auteurs d'un abordage commis volontairement ou accasionné par imprudence.

Le navire allemand *Franconia* (1) aborda, au mois de février 1876, le navire anglais *Strathchyde*

(1) J. dr. intern., privé 1876.

à moins d'une lieu marine de Douvres. Cet accident entraîna la mort d'un passager du bâtiment anglais. A son arrivée à Douvres, le capitaine du *Franconia* fut arrêté et traduit devant la Cour centrale criminelle de Londres, sous l'inculpation d'homicide par imprudence. Le conseil de l'accusé déclina la compétence de la Cour, mais le jury n'en rendit pas moins un verdict de culpabilité. Alors le juge crut devoir surseoir à prononcer la condamnation jusqu'à ce que la question de compétence fût vidée par la Cour chargée d'examiner les cas réservés à la couronne. Devant celle-ci l'affaire fut plaidée deux fois. La première fois, les juges qui composaient la Cour s'étant trouvés en désaccord, ordonnèrent une nouvelle discussion. La seconde Cour comprenait treize juges au nombre desquels figuraient les premiers magistrats de l'Angleterre, et notamment sir Robert Phillimore, juge de la Haute-Cour (amirauté). Sept juges contre six estimèrent que la Cour n'était pas compétente. Il semble que les juges se soient crus placés dans l'alternative de décider si la mer territoriale est placée sous la souveraineté absolue du pays, ou si elle est sous sa dépendance à certains points de vue seulement (1). Le jugement s'appuie sur ce que le grand amiral dont les attributions judiciaires ont été transportées à la Cour des cas réservés n'a jamais eu de juridiction relative aux infractions commises en pleine mer par des étrangers sans distinction, suivant qu'on était à plus ou moins de trois milles des côtes.

---

(1) Voir article de sir Robert Twiss, dans le Law Magazine and review, fév. 1877.

Cette décision eut un très grand retentissement. Plusieurs bills furent proposés en 1877 sur la question soulevée par l'affaire du *Franconia;* aucun ne fut accepté, et c'est seulement en 1878 qu'un projet émané du gouvernement fut voté par la Chambre des Lords. La Chambre des communes souleva quelques difficultés. On y prétendit que le droit des gens ne permettait pas à un État d'attribuer compétence à ses tribunaux pour tous les faits accomplis dans sa mer territoriale (1). Sir Georges Bowyer fit observer que la question était de savoir quelle était la portée de la juridiction de l'État limitrophe. Néanmoins la Chambre des communes finit par adopter le projet qui est devenu l'act du 16 août 1878.

On y déclare formellement (article 1er) que la juridiction britannique s'est toujours étendue sur les côtes du Royaume-Uni et des autres possessions anglaises, à la distance nécessaire pour la défense et la sécurité de ses possessions. Mais la théorie émise par l'article 2 est vraiment exorbitante. « Une infraction commise par un individu, sujet ou non de Sa Majesté, en pleine mer, dans les eaux territoriales des possessions de Sa Majesté, tombe sous la juridiction de l'amiral, quand même elle aurait été commise à bord d'un navire étranger ou au moyen d'un navire étranger : en conséquence, l'auteur de cette infraction pourra être arrêté, jugé et puni. »

(1) « An acte to regulate the laste relating to the Trial of offenses commited on the sea within a certain distance of the coats of Her majesty's Dominions (41 et 42 Vict. c. 73). M. Renault a donné une traduction et une annotation de cette loi dans l'Annuaire de législation étrangère, 1878, p. 69.

Ainsi l'arrêt de la Cour des cas réservés avait, par l'exagération de sa théorie, provoqué une réaction excessive.

Toutefois, d'après l'article 3, les poursuites prévues n'auront lieu qu'avec le consentement de l'un des principaux secrétaires d'État de Sa Majesté et sur sa déclaration d'opportunité des poursuites. Cet article atténue un peu ce que l'article 1er a de trop rigoureux. L'autorisation préalable d'un secrétaire d'État a pour but d'éviter les difficultés que produirait l'application de la loi à tous les faits délictueux qui viendraient à se commettre sur les navires étrangers dans les eaux anglaises. La Grande-Bretagne devra avoir un intérêt sérieux à connaître de ces crimes et délits, afin de ne pas violer les droits de juridiction de l'État auquel appartiendra le navire. Il y a là un examen plutôt politique que judiciaire. Néanmoins, l'atténuation possible du principe n'empêche pas que celui-ci ne soit formulé en termes généraux et que le gouvernement ne reste absolument maître de l'appliquer dans toute son étendue. Aux termes de l'article 7, quand il s'agit des infractions commises dans les eaux territoriales, celles-ci comprennent toute la portion de la pleine mer située à moins d'une lieue de la côte mesurée à marée basse.

Cette loi a soulevé de très vives critiques en Angleterre et à l'étranger. Déjà un publiciste anglais, sir Travers Twiss, avait fait remarquer, avant même le vote du bill, que la Grande-Bretagne pourrait par ce moyen, quand elle le voudrait, écarter les bâtiments étrangers de la partie la plus commode du canal qui est la seule route ma-

ritime par laquelle le commerce du nord de l'Europe puisse se trouver en communication avec le commerce de la moitié du monde civilisé (1).

Devant la Chambre des communes, le gouvernement anglais avait affirmé que l'Allemagne exerçait une juridiction semblable. Il en avait cité comme preuve une instruction du gouvernement allemand interdisant la pêche sur les côtes de l'Allemagne du Nord aux navires étrangers, dans les eaux territoriales jusqu'à trois milles des côtes, sous peine, pour les coupables, d'être arrêtés et traduits devant le tribunal allemand le plus voisin. Cet argument n'avait aucune valeur, car l'instruction envisageait le cas où l'on porterait atteinte aux droits propres de l'État riverain; au contraire, la loi anglaise reconnaissait au gouvernement un droit général et absolu de souveraineté sur tous les navires de commerce naviguant à moins de trois milles des côtes.

En réalité, aucun texte en Allemagne ne venait appuyer le nouveau système anglais. La jurisprudence même lui était contraire. Ainsi, un arrêt du tribunal suprême de la Prusse, du 26 novembre 1866, porte que « les États riverains ont seulement la faculté de prendre des mesures dans l'intérêt de la protection des côtes, de la navigation et du commerce, et c'est à ce point de vue seulement que le droit des gens a admis l'extension nécessaire de la mer territoriale jusqu'à la portée du canon (2) ».

(1) Law magazine, numéro de mai 1877.
(2) Perels. Droit marit. intern., p. 26.

Perels appréciant l'act de 1878 soutient que, par cette extension de juridiction, la législation britannique s'est mise en contradiction avec un principe du droit des gens reconnu par les publicistes les plus considérables et dont les jurisconsultes anglais ont toujours tenu compte dans leurs décisions (1). Dans sa règle 322, Bluntschli déclare que la juridiction de l'État riverain ne s'étend sur la mer voisine que dans la mesure jugée nécessaire par la police et les intérêts militaires (2).

Les autres publicistes étrangers ont généralement repoussé la théorie anglaise. La souveraineté sur les eaux territoriales, dit Calvo, est restreinte à un double objet : la sécurité et la défense de l'État limitrophe, lesquelles n'exigent pas l'exclusion des navires étrangers parcourant les eaux territoriales. Il serait injuste d'appliquer les lois criminelles de l'État limitrophe à un navire étranger allant d'un port étranger à un autre et passant pour les eaux territoriales (3).

Fiore, sur la même matière, s'exprime ainsi : « Le besoin de la protection juridique ou de l'ordre intérieur qui justifie la punition de l'individu qui, en portant atteinte à un droit sauvegardé par la loi, trouble l'ordre social, ne se rencontre pas dans le cas où il s'agit de délits qui, en raison de la distance de la côte où ils ont été commis n'ont pu causer aucune alarme. La juridiction de l'État limitrophe ne devrait dès lors s'exercer que lorsqu'il serait possible de discerner de la plage les faits

---

(1) Perels, Droit marit. intern. p. 99.
(2) Bluntschli, Dr. internat. codif., règle 322.
(3) Calvo, Droit intern. théor. et pratiq. (1888), § 458.

délictueux, de façon à pouvoir en témoigner. Les délits commis hors de ces limites devraient être regardés, quant aux conséquences pénales, comme commis en pleine mer. Plus loin, Fiore fait observer que le navire marchand peut être considéré dans son individualité, pris isolément et abstraction faite de ce qui l'entoure, ou bien dans ses rapports extérieurs avec les personnes ou les choses qui se trouvent dans les eaux territoriales. Au premier cas on appliquerait la loi nationale du navire, au deuxième celle de l'Etat limitrophe. La loi du pays riverain ne s'exercerait, dans le premier cas, que si l'ordre extérieur était troublé (1). » C'est, comme on le voit, l'application partielle de la théorie émise dans l'avis de 1806. Cette distinction est, du reste, reproduite par une circulaire du ministre de la justice italien en date du 21 janvier 1865.

En France, M. Renault a critiqué aussi l'act de 1878 (2). La sécurité de l'Angleterre n'est pas compromise, dit-il, par suite d'un crime commis à bord, à moins d'une lieue anglaise. D'un autre côté, la punition du capitaine allemand qui avait commis une faute, pouvait être demandée à l'Allemagne. En appliquant la règle émise dans l'act on peut craindre les mesures de rétorsion. Que dirait l'Angleterre si les États-Unis interdisaient la mer entre le gulf-stream et la côte? Ne serait-ce pas interdire le commerce direct du nord de l'Europe avec la moitié du monde civilisé?

---

(1) Fiore, Traité de Droit internat. pénal, § 13.
(2) Renault. — J. Dr. intern. privé, 1879, p. 238.

M. Arthur Desjardins (1) adhère complètement aux critiques dirigées contre l'arrêt d'incompétence.

Toutefois deux criminalistes français, qui font autorité chez nous, MM. Ortolan et Faustin Hélie (2) ne font aucune différence entre la mer voisine et le territoire. D'après ces auteurs, les délits commis dans les ports, rades, havres, ou dans l'étendue de la mer territoriale doivent être traités comme s'ils avaient été commis dans les limites du territoire. Fœlix enseigne la même doctrine. Néanmoins, malgré la généralité des termes qu'ils emploient, ces auteurs admettent la distinction de l'avis de 1806. Pour eux la juridiction de l'État limitrophe serait applicable dans les eaux territoriales en dehors des ports : 1° si le fait ne s'est pas passé exclusivement entre gens de l'équipage; 2° si l'ordre à été troublé en dehors du navire ; 3° si le capitaine a cru devoir recourir à l'autorité locale. La plupart des codes pénaux récents qui ont prévu la question, dans des textes positifs, l'ont tranchée par l'assimilation avec les ports ; nous avons cité en parlant des ports notamment le Code pénal mexicain (art. 189), le Code pénal portugais du 19 septembre 1886 (art. 54), le Code brésilien du 4 août 1875 (art. 6) (3).

Pour nous, nous considérons qu'entre les ports, havres ou rades et les eaux territoriales, il y a, comme nous l'avons déjà fait remarquer, une dif-

---

(1) Traité de Droit comm., t. 1, n° 6, p. 10.

(2) Ortolan. Éléments de Droit pénal, § 929. — Faustin Hélie. Traité de l'instruct. crim., § 126, t. II.

(3) Mexique : J. Dr. Intern. privé 1876, p. 413. — Portugal : revue de Droit intern, 1888.

férence essentielle : l'État riverain exerce un véritable droit de propriété dans le premier cas; il n'en exerce pas dans le second. Dans les ports, deux souverainetés également absolues se trouvent en présence: celle du territoire et celle du navire. Pour éviter des conflits, une sorte de transaction est intervenue comme nécessaire. L'État maître du port est considéré comme compétent pour tous les faits délicteux qui portent atteinte à ses droits propres et pour tous les crimes et délits de droit commun commis sur le navire, quand l'ordre extérieur a été troublé et quand les faits ne concernent pas exclusivement les membres de l'équipage. En dehors de ces cas, la souveraineté du bâtiment sera respectée, car, en fait, l'État seul dont le navire bat pavillon a vu son autorité bravée.

Le long des côtes l'usage de la mer doit être libre, avons-nous dit, avec les seules restrictions que commandent la nécessité d'assurer la sécurité du continent et la protection des intérêts commerciaux et fiscaux du pays. L'application sans réserve des distinctions de l'avis du Conseil d'État de 1806 dans la mer territoriale attribuerait compétence à l'autorité riveraine dans des cas où elle n'y aurait aucun intérêt. Si les auteurs ou victimes des faits délictueux accomplis dans la mer territoriale sont étrangers à l'équipage, nous estimons que les tribunaux des pays limitrophes n'auront pas à intervenir s'il s'agit d'un fait n'ayant aucune conséquence extérieure (un meurtre, un vol), soit matérielle, soit morale. Au contraire, les actes produisant des effets au dehors, comme, par exemple, un abordage volontaire ou non, entraînant mort d'homme sur le bâtiment auteur du fait

criminel ou imprudent, seront justiciables des tribunaux de l'État riverain. En effet, cet État a un puissant intérêt à ce que ses propres navires ou les navires des pays étrangers, avec lesquels il est en relations commerciales, puissent naviguer en toute sécurité, sans avoir à craindre des collisions qui pourraient être d'autant plus fréquentes, que, dans les environs des ports, la circulation des navires est plus active. Du reste, ces infractions, commises par les bâtiments de commerce, constituent une violation des règlements de la navigation. De même encore nous admettrions la compétence locale, si un trouble moral était résulté à la suite du délit, comme dans une espèce prévue par Beaussant (1) : un capitaine, à la suite d'une infraction commise par un membre de son équipage, avait fait pendre le coupable par les bras au haut du grand mât ; celui-ci y resta pendant de longues heures, en proie aux plus atroces souffrances et finit par succomber. La population du littoral avait pu voir cette conduite indigne du patron et s'en était révoltée, à ce point qu'on pensa lui faire un mauvais parti. Comment, en ce cas, ne pas admettre la possibilité pour l'État riverain d'infliger une peine au capitaine qui a commis un pareil scandale ; ne peut-on pas dire que dans cette hypothèse, l'autorité locale a été bravée, au même degré au moins que celle qui commande à bord ? L'ordre donné au bâtiment de prendre le large serait-il une réparation suffisante ?

---

(1) Beaussant. — Code maritime.

C'est, on le voit, la doctrine de Fiore qui nous semble la plus rationnelle, celle aussi que nous suivrions le plus volontiers. Qu'on ne nous objecte pas, comme le fait son annotateur, combien il semble bizarre que tel fait soit ou non punissable, suivant que la côte plus ou moins abrupte permettra à une population d'être spectatrice du fait incriminé, suivant que l'heure où le fait aura été commis permettra ou non de le voir. Il est des cas nombreux où le législateur a cru devoir tenir compte de ces éléments : citons, par exemple, le cas où la chasse est exercée la nuit, d'ouverture en fermeture ; d'autres exemples encore pourraient être fournis. Il ne semble donc pas extraordinaire que ce facteur puisse faire varier la compétence pour l'État riverain.

CHAPITRE V

POLICE INTÉRIEURE DES NAVIRES

Nous avons jusqu'ici cherché à définir les cas où, par suite d'actes commis à bord de navires français, on pouvait hésiter entre la loi française et les lois étrangères pour la compétence, soit à cause du lieu où ils s'étaient produits, soit parce qu'ils avaient causé, en dehors du bord, un trouble matériel ou moral. Nous supposons dans ce chapitre la loi française admise sans conteste, et nous allons tâcher de mettre en relief les caractères spéciaux du droit pénal à bord de nos navires de commerce, en donnant surtout une analyse synthétique du décret du 24 mars 1852 (1) intitulé « décret disciplinaire et pénal sur la marine marchande », qui forme le principal texte en notre matière. L'étude de la jurisprudence semble un complément nécessaire de toute analyse juridique ;

---

(1) Le 17 juillet 1889 (v. J. off. à cette date), un rapport était déposé à la Chambre, ayant pour but de modifier le décret-loi de 1852; il avait été provoqué par de nombreuses pétitions dans nos ports de commerce. Une commission fut alors nommée; le gouvernement déposa, le 30 janvier 1890, son projet de loi sur lequel la commission fit un rapport favorable (voir annexes, J. off., 1er mai 1890). Dans ses bases essentielles, la législation de 1852 se trouve maintenue. On avait pensé tout d'abord à créer à Paris un tribunal supérieur maritime comme juge d'appel des tribunaux maritimes commerciaux; devant l'avis du ministre, basé sur la nécessité d'une prompte répression, on crut devoir y renoncer. Les principaux changements restent les suivants : 1° une place plus considérable est laissée à l'élément commercial dans la composition du tribunal maritime. De plus, les juges au lieu d'être nommés par le commissaire d'inscription ma-

en dégageant les principes, elle fait mieux comprendre l'esprit de la loi ; en examinant dans la pratique l'application d'idées abstraites, elle aide à nous en mieux faire saisir la portée. Ici, toutefois, les arrêts seront peu nombreux, et les recueils nous fourniront peu de documents : la juridiction des tribunaux maritimes s'exerce souvent en des contrées éloignées ; ceux qu'elle atteindra se trouveront dans des parages où l'autorité centrale ne pourra, de façon immédiate, exercer son influence dans le but de corriger ou de contrôler ses jugements ; son autorité doit en quelque sorte être analogue à celle des tribunaux militaires, et il ne faut pas qu'elle soit discutée, sans quoi on ne tarderait pas à la méconnaitre (1). C'est dans ce but que l'article 45 du décret décide : « Les jugements des tribunaux maritimes ne sont sujets à aucun recours en revision ni en cassation. » Toutefois, si aucun contrôle n'était possible, l'arbitraire apparaîtrait bientôt; aussi, dans le but de garantir les justiciables, lorsque des règles de

---

ritime, sont choisis par le tribunal de commerce en France et dans les colonies. Le décret de 1852 prêtait en effet à critique. Bien qu'en droit le commissaire d'inscription maritime dût prendre les juges suivant les indications précises des articles 14 et 15, en fait ayant l'état des matricules, il pouvait choisir (Hautefeuille, p. 52, avait déjà prévu l'objection). Étant déjà président, on pouvait le soupçonner de constituer un tribunal à sa dévotion, et ce simple soupçon nuisait à l'efficacité de la répression. — 2° Le principe des circonstances atténuantes (nouv. art. 87) est formellement inséré pour les délits maritimes. — 3° L'embarquement correctionnel sur les bâtiments d'État est supprimé ainsi que les retenues de solde qui frappaient surtout la famille du marin. — 4° Certaines peines correctionnelles peu en harmonie avec nos mœurs sont abrogées : tel l'amarrage, la vigie, la mise au pain et à l'eau.

(1) Bulletin officiel de la marine, 1884, p. 836. Circulaire du 2 mai 1884.

procédure auraient été violées, le ministre de la justice peut, sur l'avis qui lui en aura été donné par le ministre de la marine, déférer à la Cour suprême les jugements des tribunaux maritimes commerciaux qui seraient susceptibles d'être annulés (article 45, in fine). Mais de ce fait les arrêts sont rares, étant données la moralité et la capacité exigées par la loi chez ceux qui sont appelés à connaître des crimes et des délits commis en mer; pour peu que la loi semble douteuse, ils préféreront, lorsque la chose sera possible, en référer à leur chef hiérarchique, le ministre de la marine ; de la sorte, les dépêches, que nous trouvons au bulletin officiel, constituent le principal commentaire que nous avons à présenter.

Nous avons laissé entrevoir, dans notre aperçu historique, combien avaient été néfastes pour notre marine marchande les effets des lois des 7-11 sept. 1790 et 9-13 août 1791 (art. 12), qui remettaient aux tribunaux ordinaires le soin de connaître « de tous crimes et délits commis dans les ports et rades et sur les côtes, de ceux commis en mer et dans les ports étrangers sur navires français ». En les examinant, nous verrons la nécessité d'une législation spéciale, et combien il serait dangereux d'appliquer aux fautes commises en mer la procédure, les tribunaux et les peines des délits de droit commun : souvent, en effet, le capitaine ayant un équipage peu nombreux à sa disposition, hésitait à relever une faute dont il ne devait attendre la répression que dans un temps fort reculé ; il pouvait être dans des parages très lointains, et les témoins qu'il avait sur le lieu même du délit pourraient avoir disparu à son retour en France ; au

lieu d'une instruction rapide qui permit d'atteindre de suite le coupable, sans laisser la voie ouverte à l'appel, on était obligé d'entamer une procédure dont la lenteur était incompatible avec la rapidité des affaires commerciales (1).

Personne ne conteste aujourd'hui (sauf à le rejeter en pratique) le grand principe de la Constituante, suivant lequel nul ne doit être distrait de ses juges naturels ; en repoussant tout tribunal d'exception, on veut garantir au coupable une meilleure justice et ôter à l'accusateur la possibilité de traduire le prévenu devant des juges qu'on craindrait animés d'esprit de rancune. Mais il semble dangereux de pousser ce principe à l'extrême ; pour pouvoir juger de façon équitable des cas spéciaux, il était nécessaire de créer une juridiction particulière ; les moindres fautes commises en mer peuvent être particulièrement nuisibles à raison des conséquences qu'elles entraînent, et la vie des passagers et de l'équipage peut être mise en danger par une désobéissance aux ordres du capitaine ; pour pouvoir bien juger de la culpabilité, il faut des juges ayant voyagé en mer, capables par suite d'apprécier les exigences de cette vie d'exception (2). Autrefois, les ordonnances avaient bien senti la nécessité de remettre la connaissance de ces actes à des juges maritimes lorsqu'elles confirmaient dans leurs droits les tribunaux d'amirauté, et leur suppression ne pouvait

---

(1) Rapport au président de la République sur le décret de 1852. — V. Gardat (1884).

(2) Hautefeuille. — Décret disciplinaire et pénal de 1852. Introduction.

être considérée que comme une marche en arrière. Cette loi de 1791 poussait en core trop loin la logique quand, après avoir aboli l'amirauté, elle sanctionna des peines de droit commun les faits délictueux commis en mer. Sans doute, le juge pouvait se mouvoir dans les limites fixées par la loi, et frapper du maximum toute infraction commise en mer à raison de la gravité et du temps et du lieu, mais le plus souvent cette différence même laissait le coupable insuffisamment puni (1).

Les marins n'étaient pas seuls à sentir les inconvénients des règles du droit commun; toute la population du littoral eut à en subir les effets et on vit les innocents aussi punis que les coupables. Les frais qu'entraînait la répression du moindre méfait étaient souvent entièrement disproportionnés avec l'acte lui-même; pour le moindre vol commis au début du voyage le marin avait à subir une longue détention qui restait à sa charge; les frais de citation et du jugement étaient payés par lui et quand les siens, à son retour, pensaient recevoir partie de ses gages, on devait d'abord songer à payer les frais de justice (2).

Presque partout, par suite des mêmes besoins, nous trouvons sur notre matière une législation spéciale : procédure plus rapide, peines spéciales, tribunaux particuliers, absence de frais de justice. Citons à titre de renvoi, et sauf à revenir au cours de notre étude sur les différences essentielles : la

(1) Hautefeuille. — Op. cit.

(2) Pour parer à cet inconvénient, l'art. 46 décide : « La procédure devant les tribunaux maritimes commerciaux ne donne lieu à la perception d'aucuns frais ni d'aucune taxe quelconque. »

loi anglaise (1), la loi hollandaise du 7 mai 1856 (2), le code italien sur la marine marchande du 24 mai 1877 (3), la loi belge du 21 juin 1849 (4), le code portugais de 1864 (5), la loi allemande de 1872 (6) sur l'obéissance des matelots, enfin le code maritime norvégien, le code danois (7), etc.

— Notre décret-loi du 24 mars 1852 se résume en trois titres : l'un à trait à la juridiction, l'autre à la forme de procéder, le troisième à la pénalité ; un dernier titre enfin, ne renfermant que fort peu d'articles, contient des dispositions diverses.

La juridiction maritime pour toutes les personnes employées, embarquées ou reçues à bord des navires de commerce commence du jour de leur inscription au rôle d'équipage ou de leur embarquement en cours de voyage (art. 3). Dès lors le commissaire d'inscription maritime ayant officiellement constaté les engagements de tous, la vie d'exception commence légalement et avec elle la nécessité d'une législation pénale spéciale. Les rapports qu'entraine toute obligation de faire sont d'ordinaire régis par notre article 1142 C. c. qui donnerait dans l'espèce au patron le droit seul de réclamer des dommages-intérêts à celui qui n'a pas voulu souscrire à son engagement. Le capitaine ne pouvait se contenter d'une pareille sanc-

---

(1) Marec : Rapport sur la loi anglaise pour la marine marchande, 1835 (Bibliot. Min. Marine n° 366).

(2) Ann. législat. étrangère, 1880, p. 593.

(3) Ann. législat. étrang. 1877, p. 345 et s.

(4) Revue de Droit internat. 1879, p. 45 et s.

(5) Codigo penal e disciplinar da marinha mercante portuguesa (Bibl. mar. n° 935).

(6) Die strafrechtlichen Bestimmungen von Oscar de Meves (Bibliot. Min. Marine, n° 936).

(7) Code danois (Bibl. Min. Marine, n° 1391).

tion (1) ; toute réparation civile serait insuffisante ; il ne s'agit pas ici d'un simple retard qu'on puisse apprécier régulièrement, la sécurité du navire et de l'équipage sont en jeu ; aussi les articles 58 et 60 érigent-ils le refus d'obéir en infraction ou en délit suivant qu'il y a désobéissance simple ou refus formel d'obéir.

Les passagers eux-mêmes qui, dans l'espèce, ne sont soumis vis-à-vis du capitaine à aucune oblition, si ce n'est à celle de payer le prix de leur voyage, se trouveront astreints à la discipline du bord du jour de leur embarquement, et par ce fait seul le capitaine a sur eux « l'autorité que com-« portent la sécurité du navire, le soin des mar-« chandises et le succès de l'expédition » (art. 97). S'ils en sont requis, ils seront tenus d'exécuter ses ordres, le salut commun pouvant en certains cas exiger le concours de tous, ce concours devant être fourni sans qu'on puisse le discuter. L'article 249 C. com. se plaçant dans le même ordre d'idées règle, au point de vue civil, le concours qu'on est en droit d'exiger des passagers quand il décide que si les victuailles viennent à manquer durant le voyage, le capitaine en prenant l'avis des principaux de l'équipage peut contraindre ceux qui en ont en particulier à les mettre en commun, sauf à leur en payer la valeur. Durant cette trop longue période qui s'écoule de 1790 à 1852 pendant laquelle on discutait l'abrogation de l'ordonnance de 1681, certains auteurs même arguaient de ce texte pour conclure au pouvoir de discipline du capitaine (2).

---

(1) Fournier. — Administration de la marine, n° 3.
(2) Hautefeuille. — Décret de 1852, p. 20.

§ Ier. — *Pénalités.*

Nous n'avons pas ici la prétention de reproduire l'énumération des infractions et des peines que prévoit le décret ; cette reproduction ne présenterait aucun intérêt théorique, et par suite du principe que nous avons vu plus haut, la jurisprudence faisant défaut, ne saurait contribuer à rendre attrayant ce résumé. Le décret divise les infractions en fautes de discipline, délits ou crimes (art. 1er). Les fautes de discipline et les délits qui sont énoncés au décret sont punis suivant les dispositions qu'il renferme (art. 2). Ce sont certains actes (art. 58-88) qui ne sont ni des contraventions, ni des délits ordinaires ; quelquefois, ils n'ont aucune définition dans le droit pénal commun, telle la désertion (art. 65-70) ; dans d'autres cas, ils ne tirent leur importance que du lieu où ils ont été commis et ils doivent être soumis à des juges capables d'en apprécier la nature et l'importance. Les crimes prévus par le décret sont jugés par les tribunaux ordinaires (art. 89-97). Leur origine est la même que pour les délits : ce sont des faits maritimes, notamment la baraterie, le vol lorsqu'il excède 10 francs, ce dernier cas ne ressortissant en droit commun que des tribunaux correctionnels.

Étant admis le principe des tribunaux maritimes, il y a lieu de se demander comment notre décret n'a pas poussé plus loin la logique et créé des tribunaux spéciaux chargés de connaître des crimes spéciaux commis en mer. S'il se méfie des tribunaux ordinaires pour réprimer les délits maritimes, ne semble-t-il pas bizarre que pour des

faits plus graves il s'en réfère au jury ? Quelle autorité pourra avoir un verdict rendu par des gens qui, la plupart du moins, ne connaîtront pas les exigences de la vie de mer, et qui, peut-être, ne connaîtront le nom et la nature d'un crime que de ce jour seulement où on leur demandera de venir le juger ? Il y a là, suivant nous, une anomalie flagrante à laquelle il faudrait remédier promptement ; pour tâcher de l'expliquer, nous n'en pouvons donner d'autre motif qu'une raison historique. L'amiral Duperré, en 1834 et 1836, désireux de donner un code disciplinaire à la marine marchande, avait confié à M. Marec, commissaire de l'inscription maritime, le soin de rédiger un projet. Celui-ci se mit à l'œuvre et notamment consulta la législation anglaise où il trouva une juridiction spéciale, tant pour les crimes maritimes que pour les délits maritimes. Le travail terminé, il le soumit au ministre avec un exposé des motifs ; la contradiction que nous relevons ne lui échappa pas, et voici comment il l'explique (1) : « Les mêmes motifs qui nécessitaient un tribunal spécial pour les délits maritimes devraient s'appliquer aux crimes ; mais on a dû y renoncer *par une soumission forcée à des scrupules exprimés au nom de la charte.* » Nous sommes en 1837. Le Conseil d'État eut encore plus de scrupules que M. Marec, et rejeta le projet dans son entier. En 1852, profitant d'une période où le Chef de l'État résumait tous les pouvoirs, on soumit à sa signature le projet qui devint notre loi ; mais la charte de 1830 était abolie, et dans la rapide expédition des projets en retard, on laissa

(1) Marec. — Sur un projet de code pénal et disciplinaire pour la marine marchande, 1837 p. 56 (Bibl. marine.)

passer l'anomalie qu'avait relevée son auteur; cette fois du moins, elle n'était plus explicable.

Les contraventions, délits ou crimes qui ne sont pas énoncés dans ce décret (art. 2 *in fine*), sont jugés et punis suivant les règles ordinaires du droit commun (1) : ce ne sont pas des faits se rattachant uniquement à la navigation, bien qu'ils aient été commis à bord de nos navires, et il n'était pas nécessaire d'établir pour eux des règles exceptionnelles. Dans ce cas, le capitaine est toujours autorisé à employer la force pour mettre le coupable hors d'état de nuire (art. 98).

Quant à la sanction des faits prévus par notre décret, elle est renfermée dans les articles 52 à 58. Ces peines sont empruntées à la fois au Code comme l'amende et l'emprisonnement (art. 55), et à celles des dispositions de nos lois maritimes restées en harmonie avec nos mœurs et conformes aux justes exigences de l'humanité (2) : ainsi la boucle, la consigne à la chambre. Les peines disciplinaires elles-même varient suivant la qualité du délinquant, s'il s'agit d'un matelot, d'un officier ou d'un passager : telle serait inapplicable au matelot, comme l'exclusion de la table du capitaine (art. 52) ; telle autre, la vigie sur les barres de perroquet par exemple (art. 52), serait trop dure pour les passagers et susceptible de porter atteinte à la dignité du capitaine.

Parmi les peines correctionnelles que prononce

---

(1) Rappelons toutefois une exception que nous avons vue au chapitre III : la Piraterie.

(2) Rapport au Président de la République sur le décret de 1852 § 18. — Derche. commentaire de ce décret. p. 18.

le décret, il en est une qui déroge en termes formels au Code pénal ordinaire, art. 9 ; nous voulons parler de l'embarquement sur un bâtiment d'Etat (art. 55). Si dans un cas on considère la privation de servir dans l'armée comme une peine du droit commun, pourquoi, dans l'autre, l'incorporation dans la flotte semble-t-elle édictée comme une peine particulièrement grave? Disons que le décret-loi tient mieux compte de la réalité des faits quand il vise un coupable, le droit pénal suivant une morale plus abstraite ; ou, si on le préfère, avec une circulaire ministérielle (1), que la peine résulte ici non point de l'embarquement, mais de la réduction de solde qui en est la conséquence.

On conçoit que certains délits puissent être dits maritimes ou non, suivant l'appréciation de celui qui aura à les poursuivre, ceux-ci pouvant en quelque sorte rentrer dans l'une ou l'autre catégorie ; par suite un conflit peut naître entre ceux qui auront à les juger, deux tribunaux différents prétendant dans le même sens en connaître ou se récuser. Le conflit peut exister entre deux juridictions du même ordre et du même degré, ou bien encore entre une juridiction maritime et un tribunal correctionnel, la première prétendant qu'un tel délit est un délit ordinaire, le second au contraire disant qu'il y a délit maritime. Les articles 8 et 10 du décret résolvent la question en donnant au préfet maritime en France, au gouverneur dans les colonies le soin de trancher le conflit. Mais la cour de cassation reste toujours la juridic-

(1) Derche, p. 82.

tion suprême, dominant même les tribunaux maritimes, ainsi que l'atteste l'article 45 du décret; par suite aussi elle conserve le droit de résoudre ici les conflits. Les articles 8 et 10 ne sont donc pas absolus : la cour elle-même s'est reconnue ce droit le 5 novembre 1852 (1) quand règlant de juges, à l'occasion d'un conflit négatif de juridiction survenue entre le tribunal maritime commercial et le tribunal correctionnel du Hàvre, elle renvoya l'affaire devant le tribunal maritime commercial de Cherbourg.

§ II. — *Procédure.*

Les règles relatives à la juridiction et à la procédure en ce qui concerne les crimes et délits commis à bord de nos navires, peuvent se résumer sous trois chefs principaux autour desquels viennent se grouper les idées secondaires : d'une part, le capitaine jouit à son bord, en matière pénale, d'une autorité exclusive, et, au cas où la peine à infliger excéderait les attributions de celui-ci, le tribunal de répression doit être composé de façon rapide pour atteindre de suite le délit ; de l'autre, quelle que soit la peine infligée, elle doit être irrévocable, afin d'être plus efficace, en ôtant à toute personne du bord la velléité de commettre le même acte.

Le capitaine d'un navire isolé en mer, ne peut compter que sur lui-même pour maintenir son autorité, le pouvoir de discipline qu'il exerce est limité par le but même à atteindre et il peut frapper de peines légères les fautes (art. 58) peu graves qui compromettent, sans être gravement

(1) Derche, p. 35. — Arrêt cass. 5 nov. 1852.

dommageables, « la sûreté du navire, le soin des marchandises et le succès de l'expédition », ou ajoutons encore avec le Code italien, art. 92 (1), la tranquillité du bord. Ici, il est officier de police et juge; la peine à infliger étant assez minime, point n'est besoin de chercher un tribunal qui, pour être plus impartial, se ferait plus longtemps attendre. L'Angleterre elle-même, qui par son *habeas corpus* semble le plus protéger la liberté individuelle, donne aux patrons des navires marchands ce pouvoir de discipline.

S'agit-il d'un délit de la compétence du tribunal maritime commercial ou d'un tribunal correctionnel, le capitaine le constate également, en dresse procès-verbal, entend les témoins, porte plainte à l'autorité chargée de présider ou de saisir le tribunal compétent (art. 23-49) : dans un cas en effet, suivant les lieux où l'on se trouve, c'est le commissaire d'inscription maritime, l'officier du navire de guerre ou le consul qui reçoit la plainte et préside le tribunal maritime (art. 26 à 28); au cas de délit ordinaire, au contraire, celui qui a reçu la plainte se borne à la transmettre au Procureur du lieu avec les premiers actes de l'instruction que lui a remis le capitaine (art. 26 in fine) et y joint les renseignements complémentaires qu'il a pu recueillir. Lorsque les faits à réprimer sont de la compétence des cours d'assises, le capitaine joue le même rôle qu'en matière des délits de droit

---

(1) Ann. légis. étrang. 1877. — id. Code portugais 1864, art. 3. — Ce Code reproduit presque littéralement notre décret de 1852; il se borne à intervertir l'ordre des articles.

commun ; de plus, comme au cas de délit, il peut employer la force pour mettre le prévenu hors d'état de nuire.

Si l'initiative de cet officier du bord est la principale, elle n'est cependant point exclusive. On peut concevoir en effet tel cas où, renonçant à remplir sa mission, il laisserait impuni un fait coupable ; il s'agira par exemple de punir un matelot qui jouit d'une grande influence parmi ses camarades et, dans la crainte de s'aliéner le bon vouloir d'une partie de l'équipage, on renoncera à le condamner, ou bien encore le capitaine, ayant un navire monté par un petit nombre d'hommes, fermera les yeux. Dans tous ces cas, il faut admettre la compétence d'une autre autorité : ce sera le tribunal maritime ou correctionnel du lieu où se trouve le navire, ou bien encore celui du premier port français où il aborde, ainsi que l'atteste l'article 11 du décret. Nous croyons même ce texte incomplet, partageant en ce point l'avis d'Hautefeuille (1). L'article 23 en effet, du Code d'instruction criminelle examinant les tribunaux qui pourront se déclarer compétents à raison d'un fait punissable, reconnait le tribunal du lieu du délit, celui du lieu ou le prévenu pourra être trouvé (2), celui enfin de sa résidence. Or, l'esprit général du décret est de donner une facilité plus grande pour atteindre les faits commis en mer en abrégeant la procédure, en facilitant la composition du tribunal ; il ne semble donc pas téméraire de voir ici un simple oubli, et corrigeant la lettre de notre

(1) Hautefeuille. — Décret de 1852, p. 47.
(2) Sirey, 65. 1.389.

article par l'esprit du décret, d'admettre l'autorité du tribunal du port d'attache du navire qui est pour lui le lieu de sa résidence, et aussi celle du tribunal du lieu de résidence du prévenu : cette addition d'ailleurs ne saurait nuire au prévenu, tout en facilitant l'œuvre de la justice.

De ce pouvoir donné au capitaine d'instruire et même, en certains cas, de juger les faits coupables, la loi lui fait une obligation ; d'une part, en effet, elle décide que, faute de s'y conformer, le maître ou patron encourt une amende de 25 à 300 francs (art. 48), et plus loin l'article 86 édicte pour le même fait une peine de 50 à 500 francs et d'emprisonnement. Comment lever cette anomalie? si on ne veut trouver ici une contradiction dans les textes, il faut répondre que le législateur laisse au juge le soin d'apprécier le motif plus ou moins excusable qui a empêché le capitaine de remplir son office ; en effet, l'article 48 dit « *qui aura négligé* » et l'article 86 « *qui refuse ou néglige.* ». Ce dernier texte eut été trop rigoureux si, comme nous le pensons, il n'y a pas lieu d'admettre en matière de délits maritimes les circonstances atténuantes.

— L'autorité absolue du capitaine ne va pas d'ailleurs sans de certaines garanties données aux marins et passagers qui, se trouvant à son bord, relèvent de lui (1) :

---

(1) Il existe, en Hollande, une institution spéciale ayant pour but de remédier aux abus de pouvoir du capitaine. (L. Holl. 13 nov. 1879, art. 25 : staatsbladt, n° 190. Ann. lég. étrang. 1880, p. 593). Un « Conseil disciplinaire de marins » composé de 6 membres (2 officiers de la marine royale, 3 capitaines de navire, 1 armateur) réuni à Amsterdam peut infliger une suspension de plus de deux ans au capi-

L'article 27, d'abord, autorise en général qui aura souffert de son arbitraire à porter plainte, suivant les circonstances, au commissaire de l'inscription maritime, à un commandant de bâtiment de l'État ou au consul. De plus, les articles 72 à 79 édictent des peines sévères contre tout abus de pouvoir.

S'agit-il de fautes de discipline, le capitaine ne peut infliger les peines légères, qui les sanctionnent, qu'en mer et encore sa décision doit être motivée sur un livre de punition, et, dès la première relâche, il doit la soumettre au représentant de l'autorité française qui en constate la légalité (art. 23). Quand il est à portée d'une autorité française, il ne punit plus lui-même, mais seulement il porte la plainte et l'autorité décide (art. 5 et 6) ; celle-ci ne peut statuer qu'après avoir vu et entendu le marin (1).

S'agit-il de délits maritimes, la garantie du prévenu se trouve dans la création de tribunaux composés de marins et dans les formes prévues par le décret. Bien que le texte soit muet il faut admettre que devant cette juridiction aucun jugement par défaut ne pourra être rendu (2) ; en effet lorsque les lois ont permis à un tribunal de prononcer sur le sort d'un accusé en son absence, elles l'ont expressément déclaré, et ont environné l'exercice de cette faculté de formalités et de con-

---

taine en faute. Le président et le suppléant doivent être docteurs en droit. Les armateurs, les passagers et le ministre du Waterstaat peuvent adresser la plainte. Un arrêt royal du 6 oct. 1880 règle l'instruction.

(1) Bulletin offic. Circul., 4 août 1883.

(2) Derche, p. 49, circul. du 29 nov. 1853 (Bull. offic., p. 853), — contrà Hautefeuille, p. 122.

ditions destinées à protéger le défaillant ou le contumax contre l'insuffisance de preuves ou l'exécution d'un jugement rendu dans des circonstances défavorables au prévenu. Or le décret du 26 mars 1852 ne contenant comme la loi générale (notamment art. 149, 150, 465 à 478, I. crim.), aucune règle prévoyant l'absence du prévenu (1), ni comme d'autres textes un renvoi formel aux règles de la procédure ordinaire, on ne peut appliquer devant une juridiction d'exception qui n'admet aucun recours en cassation ni en revision des dispositions qui aggraveraient singulièrement la position des prévenus (2).

Ceux-ci du moins peuvent-ils se faire assister d'un défenseur? L'article 31 leur reconnait explicitement ce droit, « s'ils le désirent ». Toutefois on peut se demander s'il y a là une règle pouvant motiver un recours en cassation de la part du ministre au cas où le prévenu n'aurait pas eu de défenseur ou si, au contraire, le fait de n'avoir pas dès le début réclamé cette assistance rend le jugement irrévocable. La Cour de cassation eut à trancher la question le 7 avril 1865 (3), dans un pourvoi formé d'ordre du garde des sceaux tant dans l'intérêt de la loi que dans celui des condamnés. La Cour se basant sur les mots « s'il le désire » rejeta le pourvoi, ajoutant même qu'il n'était pas indispensable que le jugement constata si le condamné avait refusé de demander un défen-

---

(1) Caumont, dictionnaire de droit maritime : v° Discipline, n° 26.

(2) Dall. 65. 1. 193.

(3) Le Code italien de 1877 (art. 449) admet au contraire les jugements par défaut.

seur ou s'il n'en avait point demandé. Ce dernier point donnait lieu cependant à critique, et le réquisitoire écrit le constatait d'ailleurs : « au reste « nous devons faire remarquer que ce défaut de « constatation est regrettable ; car le décret de « 1852 parait considérer l'observation de l'art. 31 « comme une formalité substantielle. En effet, les « jugements des tribunaux maritimes commer- « ciaux n'étant sujets à aucun recours en revision « et en cassation, l'art. 45 dudit décret place au « nombre des infractions, qui rendent les juge- « ments des tribunaux maritimes commerciaux « susceptibles d'être déférés à la Cour de cassa- « dans l'intérêt de la loi, la violation de l'art. 31 « dudit décret relatif au droit de défense ».

Y a-t-il lieu de reconnaître en certains cas les circonstances atténuantes à l'accusé ? Le texte étant muet, il y a lieu de nous référer aux principes généraux (1) ; ils sont remarquablement exposés dans un arrêt de cassation cité par Blanche (2). Le paragraphe 1er de l'article 463 du Code pénal, qui parle des circonstances atténuantes, embrasse dans la généralité de ses termes tous les crimes, qu'ils aient été prévus par ce même Code ou par une loi spéciale ; s'agit-il au contraire d'un délit, le même article ne donne les circonstances atténuantes au coupable que dans les cas prévus par le Code ou lorsque le texte de la loi spéciale les admettra formellement. Il en résulte que l'auteur d'un crime maritime pourra toujours en bénéficier ; celui au contraire qui aura commis un délit mari-

(1) Toussaint. — Code manuel des armateurs, p. 622.
(2) Blanche. — Code pénal, p. 696.

time, ne pourra, notre texte étant muet, les entendre prononcer en sa faveur.

— Examinons maintenant les règles de procédure ayant pour but de rendre la justice plus expéditive : l'appel, la cassation et l'extradition.

1° En matière de discipline et de délits (1) maritimes, le décret n'admet jamais l'*appel* comme voie de recours. Dans le premier cas, en effet, il s'agit d'une pénalité légère qui atteint instantanément le coupable (2). Dans le second, les éléments nécessaires pour constituer un tribunal de revision manqueraient le plus souvent. On ne peut, d'autre part, accorder dans l'espèce le droit de pourvoi qui entraîne la suspension de l'exécution d'une répression immédiate (3).

2° Toutefois le ministre de la marine peut, dans les cas prévus par l'article 441 du Code d'instruction criminelle, déférer à la Cour de *cassation*, par l'intermédiaire du ministre de la justice, les jugements qui violeraient les règles de notre décret en ce qui concerne la composition du tribunal, la publicité des séances, la prestation du serment et la rédaction des procès-verbaux (art. 45). De la sorte, les actes des tribunaux maritimes commerciaux n'échappent pas à tout contrôle. Dans aucun cas le prévenu ou condamné ne saurait avoir ce droit

---

(1) En Italie, il en est différemment, et l'appel est toujours admis (art. 449, code 1877). — Bien que copié en général sur notre décret, nous trouvons en Portugal, une règle spéciale (art. 90). Les sentences des tribunaux maritimes, quand la peine n'excède pas un mois de prison ou 1000 reis d'amende, ne sont pas susceptibles de recours. Au cas contraire, il y a un recours possible devant le tribunal supérieur de justice militaire qui décide en dernier ressort.

(2) Rapport au président de la République, de 1852, Dalloz, périod.

(3) Caumont, op. cit. : v° Discipline, n° 20.

de recours, et nous en avons vu plus haut les motifs. Mais la question peut se poser de savoir (1) si, au cas de pourvoi formé par le gouvernement et non pas seulement dans l'intérêt de la loi, le condamné peut intervenir devant la Cour de cassation. Elle prend encore plus d'importance si l'on admet avec un arrêt de cassation (2) le ministre de la justice à se pourvoir, non seulement contre des jugements prononçant sur la forme, ainsi que semble le dire l'art. 45 du décret, mais encore sur des questions de fond et notamment sur l'application de la peine : « cet article 45, au dire de l'arrêt, ne pouvant porter atteinte au droit général et absolu que le Garde des sceaux tient de l'article 441 C. inst. crim., de faire annuler, soit dans l'intérêt de la loi, soit dans l'intérêt des condamnés, les actes judiciaires, arrêts ou jugements contraires à la loi ». Deux idées opposées nous réclament : d'une part l'article 45 du décret qui semble formel, de l'autre l'esprit même du décret et le but de cette prohibition. On ne veut pas reconnaitre au condamné le recours en cassation, afin de ne pas énerver l'autorité du juge maritime en permettant dans tous les cas de discuter ses arrêts ; l'intervention du ministre de la justice prévient ce danger en empêchant les recours du condamné exercés à la légère. Si le ministre croit devoir agir non seulement dans l'intérêt de la loi, mais aussi dans celui du condamné, l'obstacle à la juridiction absolue de la Cour de cassation étant levé, pourquoi alors ne pas ad-

---

(1) Toussaint. Code manuel des armateurs, p. 594.

(2) 6 juill. 77. Dall. pér. 77. 1. 405. — Cass. 10 janv. 1857. Bulletin criminel des arrêts de cassation, B. 10, p. 27.

mettre le coupable à appuyer la demande du procureur général et ne pas lui reconnaître en cette circonstance qualité pour agir? Il pourra y avoir intérêt en fournissant d'autres motifs à l'appui du pourvoi. Nous ne connaissons pas d'arrêt sur la question en matière de discipline maritime, mais en 1819, dans une matière connexe où les principes étaient identiques, nous retrouvons cette solution admise (1).

3° *Extradition.* — « L'extradition, dit Calvo, est l'acte par lequel un gouvernement livre un individu prévenu d'un crime ou d'un délit commis hors de son territoire à un autre gouvernement qui le réclame pour le juger et le punir » (2). C'est un acte de procédure international ; le décret n'avait donc pas à le prévoir, puisqu'il ne peut exister qu'à la suite de conventions passées avec l'étranger. Dans l'ordre d'idées où nous sommes placé, nous devons relater ici les principes qui se dégagent des traités conclus par la France avec les autres puissances en ce qui concerne les matelots déserteurs. Nous verrons encore ici des formes plus expéditives et plus promptes que celles communément reçues en matière d'extradition.

L'extradition, en général, est un acte de gouvernement à gouvernement par lequel une puissance consent à venir en aide à une autre dans le but d'aider cette dernière à obtenir la répression d'un acte commis chez elle. Ceci, on le conçoit, dé-

(1) Sirey 1819. I. 371.
(2) Calvo : Droit international, § 949.

roge au droit commun, « le droit de répression des États sur leurs sujets étant naturellement limité à l'étendue de leur territoire juridictionnel, hors duquel leurs lois perdent toute action » (1). Aussi les demandes d'extradition ne peuvent-elles être présentées et instruites que par voie diplomatique; c'est exclusivement au gouvernement qu'il appartient de les formuler et même en France de les apprécier souverainement (2). S'agit-il de la preuve à faire, par le gouvernement requérant, de l'acte en vue duquel l'extradition est réclamée, des pièces dûment légalisées par les tribunaux et certifiées par l'agent diplomatique seront fournies. Le navire faisant partie du territoire national, ces règles devaient s'appliquer de plein droit. Ici cependant elles étaient inapplicables; les lenteurs qu'entraînaient les formalités de la demande et de la procédure étaient incompatibles avec la rapidité qu'exigent les affaires commerciales. Il fallait pouvoir faire réintégrer immédiatement à bord les marins déserteurs, sans quoi, sans compter les pertes considérables qu'eût entraînées ce retard, la sécurité du navire et celle de l'équipage eussent pu se trouver compromises.

C'est dans le but de remédier à ces inconvénients que les conventions consulaires de commerce et de navigation indiquent ici des règles particulières qui se trouvent à peu près les mêmes dans tous

(1) Calvo, op. cit.

(2) En Belgique, au contraire, en l'absence de traités le pouvoir exécutif doit demander l'avis des tribunaux; en Angleterre même l'appréciation de ces derniers le lie (Id. art. 7, Traité franco-anglais du 10 août 1876).

les pays (1). Citons notamment les conventions conclues par la France avec l'Angleterre le 23 juin 1854; avec la Suède le 14 fév. 1865 (art. 12); avec l'Italie le 26 juillet 1862 (art. 14); avec l'Espagne le 7 janvier 1862 (art. 25); avec l'Autriche le 11 déc. 1866 (art. 11); avec la Belgique le 31 octobre 1881 (art. 2); avec la Russie le 1er avril 1874 (art. 12); la Grèce le 7 janvier 1876 (art. 22); etc. On le voit, l'Angleterre qui tarda tant à admettre l'extradition fut des premières à reconnaître des règles plus expéditives pour les marins déserteurs. Toutes nos conventions sont analogues : plus de demande par voie diplomatique; nos consuls servent d'intermédiaires entre le capitaine intéressé et la souveraineté locale. Plus de procédure longue et coûteuse : l'autorité locale devra fournir au consul aide et assistance pour la recherche, la saisie et l'arrestation des marins et autres individus faisant partie de l'équipage des navires (sauf au cas où ceux-ci seraient nationaux du pays où l'on se trouve). Dans ce but, il suffira de présenter aux fonctionnaires compétents une demande écrite, en justifiant par des documents officiels se trouvant à portée (rôle d'équipage, registres du bord, ou copie authentique de ces pièces si le navire est parti), que l'individu réclamé faisait réellement partie de l'équipage du navire français sur lequel l'infraction a été commise. Cette simple formalité remplie, l'autorité locale n'aura pas à discuter la demande, son concours devant être acquis, « que l'individu soit inculpé ou non de crimes, de délits

(1) Fiore. Droit pénal international, t. II, p. 385. — Dudley-Field, Projet de code, p. 130. — Billot, de l'Extradition, p. 95.

ou de contraventions commis à bord de nos navires » (1). De suite la police locale devra être mise en mouvement. Bien plus, les marins déserteurs resteront à la disposition du consul dans les prisons du pays, pendant un certain temps qui varie, suivant les traités, de deux mois (comme en Belgique), à trois mois (comme en Espagne).

§ III. — *Tribunal commercial maritime.*

Nous avons vu plus haut la raison d'être de ce tribunal et combien cette institution avait été accueillie avec joie par notre marine. En fait, nous la retrouvons presque partout (2) sous deux formes différentes : tantôt, comme en France, le tribunal est exceptionnel et entièrement composé de juges marins (3) ; tantôt, au contraire, les faits maritimes sont de la compétence des juges ordinaires auxquels on adjoint un ou plusieurs membres ayant une attache directe avec la vie maritime ; ainsi a fait l'Angleterre (4). Tout crime et délit commis à bord de navire anglais ne peut être jugé qu'à Londres, dit un acte du parlement du 25 juillet 1834, soit par le tribunal d'amirauté ou commission spéciale dont un juge d'amirauté est le chef, soit par le tribunal criminel ordinaire de Londres, mais dans ce cas un juge d'amirauté fait toujours partie du jury pour les affaires de mer.

---

(1) Art. 9, convent. avec la Belgique du 5 fév. 1873. — V' Martens, Recueil des traités.

(2) Nous ne pouvons citer que l'Italie, Code 1877 (art. 433) qui remet, aux tribunaux ordinaires le soin de connaître des délits maritimes. — Ann. lég. étrang. 1877.

(3) V. notamment Code pér. portugais ; son article 58 reproduit presque textuellement notre art. 11 et s.

(4) Marec, op. cit., p. 93.

En France, nous avons déjà vu combien était grand le contrôle admis sur nos navires ; dans la métropole ou dans le port d'une colonie française, ce rôle échoit au commissaire de l'inscription ; sur les rades de nos colonies, c'est au commandant du bâtiment de guerre présent sur les lieux ou, à défaut, au commissaire de l'inscription maritime (1); dans les ports et rades des pays étrangers, enfin, le pouvoir de discipline sur nos navires marchands revient à nos consuls, ce droit nous étant reconnu chez tous les peuples civilisés par différentes conventions (2) : il fallait sur ce point un accord formel, car le fait par une puissance d'exercer en pays étranger un droit de police même sur ses nationaux constitue une atteinte au droit de juridiction absolue reconnu à tout État sur son territoire (art. 10).

Dès qu'un de nos navires se trouvera en présence d'un de ces trois agents, il y a possibilité de constituer un tribunal maritime commercial ; de droit, cet agent en est président (art. 12 et s.), sauf le cas de parenté ou alliance avec le prévenu (art. 20 et s.). Il y a obligation pour le capitaine, sous peine d'amende (art. 84), de l'aller trouver dans un très bref délai ; et, en lui remettant le livre de punition, il lui dénonce tout crime et tout

---

(1) Notons une règle spéciale au Droit pénal allemand : celui-ci ne reconnaît pas à sa marine de guerre droit de police sur ses navires marchands.

(2) V. Lehr, 1888 : Manuel théorique et pratique des agents diplomatiques et consulaires, n° 1391 et s. Très intéressante énumération des différentes lois organiques étrangères sur les consuls, et extraits des articles se référant aux attributions de police de ces derniers sur leurs navires nationaux. Elles sont partout analogues et semblables aux nôtres.

délit ordinaire, ou le saisit par une plainte de tout délit maritime.

Avec une telle facilité de constituer un tribunal en tous lieux, on conçoit combien serait compromise l'administration d'une bonne justice, si le président pouvait appeler qui bon lui semble pour venir siéger à ses côtés. Mais la loi (art. 12 et s.) a paré à cet inconvénient; elle fixe elle-même les juges en tenant compte du lieu où l'on se trouve, de la présence ou non d'autres navires marchands; elle détermine l'âge et le grade que chacun devra avoir et la proportion de chacun d'eux. Il y aura toujours cinq membres au tribunal maritime, y compris le président; ceux-ci seront toujours pris parmi des officiers de marine ou des matelots. L'élément civil n'apparaît jamais à l'étranger comme dans notre loi du 28 mai 1836 qui, dans les Échelles du Levant, crée un tribunal consulaire; toutefois, dans un port de France ou d'une colonie française, mais dans ce cas seulement, un juge du tribunal de commerce ou à défaut un juge de paix est membre de droit du tribunal.

Nous avons dit plus haut que, en cas de conflit en notre matière, c'est au préfet maritime en France ou au gouverneur dans les colonies à régler le litige (art. 8 et 10), et aussi en dernier ressort à la Cour de cassation. Nous avons admis aussi le droit pour tout tribunal maritime de connaître d'un délit maritime, quand le premier en présence duquel le navire s'est rencontré n'a pas été saisi, celui-ci n'ayant pas une juridiction exclusive ; dans ce cas, toutefois, le capitaine reste punissable pour n'avoir pas porté plainte dès qu'il eût pu faire juger le coupable. Cette question de

compétence fut résolue par un arrêt de cassation du 2 décembre 1864 (1). En 1863, sur un bateau français pêchant à Terre-Neuve, un marin altéra par du sel la provision d'eau, fait puni par les articles 60 § 8 et 55 du décret. On fut obligé d'aller à Saint-Pierre pour la renouveler ; là un tribunal maritime eût pu statuer. Au lieu de porter plainte, le capitaine n'en fit rien, craignant soit d'être retardé par l'instruction, soit d'être privé du travail d'un de ses hommes. De retour à Saint-Malo, il saisit le commissaire d'inscription maritime qui, d'ailleurs, le fit condamner pour n'avoir pas agi à Saint-Pierre, et le tribunal se dit incompétent pour connaitre de la faute reprochée au marin : « Considérant que le principe qui domine dans le Code disciplinaire est de faire juger les fautes ou délits avec le plus de célérité possible, et que les motifs en sont faciles à saisir... que si l'on admettait que le tribunal maritime du premier port où aborde le navire n'était pas seul compétent, l'esprit du décret serait violé. » En effet, si en France plusieurs tribunaux peuvent se trouver compétents, cela importe peu, les preuves pouvant être recueillies facilement au moyen de commissions rogatoires ; mais sur un navire, la situation n'est plus la même, les personnes ayant pu assister au délit forment une réunion passagère. En obligeant le capitaine à déposer sa plainte dans le premier port, c'était donner une garantie à l'accusé, le président pouvant avoir en cet endroit les moyens d'information les plus com-

(1) Sirey, 65. 1. 389.

plets et les plus sûrs. Toutefois la Cour de cassation crut devoir casser cet arrêt ; sans parler d'une connivence possible entre le capitaine et le matelot, il n'assurait pas assez la répression du fait coupable ; en facilitant la composition du tribunal, la loi n'a pas voulu déroger à ce point au droit commun (art. 23 I. cr.) : « cette attribution exclusive n'existe pas dans les termes du décret, dit l'arrêt, encore moins dans son esprit. » Les termes :.... *lorsque le navire se trouve dans un port*.... (art. 10)... ; l'esprit : en créant, suivant les lieux, trois tribunaux maritimes commerciaux, le décret a voulu ce que le Code d'instruction criminelle a voulu également en attribuant compétence concurremment pour la poursuite des délits ordinaires à trois juridictions de localités différentes. Il a voulu arriver à la répression la plus prompte. »

— Nous en aurions fini avec notre étude si nous n'avions à examiner les pouvoirs spéciaux de nos consuls en pays hors de chrétienté. Peu sûrs de l'impartialité des tribunaux en ces contrées, les États d'Europe ont, nous l'avons dit, conclu avec les souverains de ces pays différents traités pour s'assurer le droit de juridiction absolue dans ces parages sur leurs nationaux. A la suite, des lois sont intervenues réglant les attributions de nos consuls en ce cas ; ainsi la loi du 28 mai 1836 pour les Échelles du Levant et la Barbarie, et la loi du 8 juillet 1852 pour la Chine. Elles reconnaissaient l'établissement d'un tribunal consulaire pouvant connaître dans son ressort de délits commis par des Français. Par suite, il faut se demander si en ces contrées le tribunal consulaire ne

peut pas remplacer le tribunal maritime. Répondons par la négative avec Hautefeuille ; la loi du 8 juillet 1852 est muette sur ce point comme celle du 28 mai 1836 ; elle a pour but de protéger le Français, mais seulement pour crimes ou délits commis dans ce pays. La loi spéciale du 24 mars 1852 reste intacte. D'ailleurs, si le consul est dans les deux cas président du tribunal, il n'existe au tribunal consulaire aucun élément maritime, et il serait bizarre qu'une loi faite en vue de protéger nos nationaux leur ôtât en certains cas cette source de garantie qu'ils retrouvent ailleurs.

---

(1) Hautefeuille, Commentaire du décret de 1852, p. 66.

CHAPITRE VI

INFRACTIONS COMMISES A BORD DE NAVIRES FRANÇAIS DANS LES EAUX FRANÇAISES

Nous avons vu que les crimes et délits commis à bord de navires français en pleine mer étaient en principe justiciables des tribunaux français; que s'ils étaient commis dans les eaux territoriales étrangères, l'autorité locale en connaissait lorsqu'ils constituaient une violation des droits propres à l'État riverain ou lorsqu'ils produisaient un trouble en dehors du bâtiment; que spécialement dans les ports, havres ou rades, la compétence de l'État riverain était plus étendue et s'appliquait aux faits délictueux accomplis sur le navire même sans effet extérieur, quand l'auteur et la victime n'étaient pas l'un et l'autre membres de l'équipage ; nous avons étudié enfin la législation spéciale aux fautes disciplinaires commises sur les navires français en pleine mer et dans les eaux françaises ou étrangères. Il nous reste à étudier maintenant les infractions aux lois et règlements spéciaux destinés notamment à protéger les habitants contre l'invasion des épidémies, à assurer la sécurité de la navigation, à défendre les intérêts fiscaux et commerciaux : tous ces faits considérés dans les eaux françaises.

Ici, aucun conflit de lois pénales n'est possible. Les autorités et les lois françaises sont seules et exclusivement compétentes. Leur juridiction se

justifie par application des deux principes de la personnalité et de la territorialité de la loi pénale.

Notre chapitre de la « Police intérieure » reste intact sans que nous ayons à nous poser la question de compétence française ou étrangère.

Nous aurons seulement à examiner quelques règles spéciales en France concernant les droits particuliers que nous avons reconnus à l'État riverain. Les dispositions législatives sur ces différentes matières contiennent un certain nombre de dérogations aux règles du droit commun. Nous nous occuperons d'abord de montrer en quoi elles consistent et quelle est leur raison d'être.

Notre étude aura pour objet la police sanitaire, la police de la navigation, le pilotage, la pêche côtière, la police douanière et la police des ports.

I. — La première remarque à faire en ce qui touche les infractions aux matières que nous venons d'énumérer, c'est l'importance du rôle joué par les agents administratifs. Contrairement aux principes ordinaires, ils ont le droit de rechercher ces infractions, d'en rassembler les preuves et surtout de poursuivre directement les délinquants devant les tribunaux de répression, soit d'une manière exclusive, soit en concours avec le ministère public. Dans certains cas même, ils constituent une véritable juridiction de jugement.

Cette dérogation au droit commun s'explique par la nature spéciale de ces infractions, exigeant des connaissances spéciales, et par la nécessité d'assurer une prompte répression.

Le décret du 22 février 1876 sur la police sanitaire maritime établit dans chaque circonscription un agent supérieur qui a sous sa direction tous les

agents principaux, les agents secondaires et les sous-agents. Il porte le nom de directeur de la santé (art. 84). Il a pour mission, ainsi que tous les agents placés sous ses ordres, de veiller à l'exécution des lois, décrets et règlements sanitaires (art. 87). En conséquence, par application de la loi du 3 mars 1822, ils exercent les fonctions d'officiers de police judiciaire pour les crimes, délits et contraventions en matière sanitaire, commis dans leur ressort, en dehors de l'enceinte et des parloirs des lazarets et autres lieux réservés. Dans les lazarets et *autres lieux réservés*, leur compétence est encore plus exorbitante du droit commun : ils y remplissent les fonctions d'officiers de police judiciaire pour tous les crimes, délits et contraventions, quelle qu'en soit la nature, et ils y sont juges, sans appel ni recours en cassation, des contraventions de simple police (art. 17 et 18). Les navires contaminés et soumis à la quarantaine restant mouillés et amarrés, sans communication entre eux ou avec le territoire libre, dans certaines parties réservées des rades ou des ports, les agents sanitaires y sont donc seuls compétents dans les limites que nous venons d'indiquer.

On a voulu, en établissant ces règles, empêcher la propagation du fléau. Pour atteindre ce but, il fallait éviter l'intervention des officiers de police ordinaire, du ministère public. D'autre part, il était indispensable de pouvoir constater immédiatement les infractions et les instruire. Si l'on avait dû attendre, les preuves matérielles auraient peut-être disparu ou se seraient altérées, les témoignages seraient devenus incertains, les témoins eux-mêmes auraient pu mourir, emportés par la maladie.

C'est pour une raison analogue et en vue d'assurer une répression utile que l'on a investi les agents sanitaires du droit de juger les contraventions commises dans les lazarets et autres lieux réservés. Leurs jugements sont souverains, sans appel et sans recours en cassation, pour empêcher la communication avec l'extérieur, communication que les besoins de la procédure auraient nécessitée. Les fonctions de juges sont remplies par le directeur de la santé ou l'agent principal, assisté de deux délégués du conseil sanitaire. Le rôle de ministère public est rempli par un troisième délégué dudit conseil, et les fonctions de greffier, par un agent ou un employé du service sanitaire (art. 117 du décret de 1876).

— Si nous passons à la police de la navigation, nous remarquons que parmi les nombreuses attributions des commissaires de l'inscription maritimes figure le droit de rechercher et de constater les infractions prévues par le décret du 19 mars 1852 concernant le rôle d'équipage. Ils partagent cette fonction avec les consuls et vice-consuls de France, avec les officiers commandant les bâtiments de l'État, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes et les gendarmes de la marine (art. 6). Ils sont donc officiers de police judiciaire dans le sens étroit du mot. Leurs pouvoirs sont même plus étendus : ils peuvent intenter les poursuites, concurrement avec le ministère public. Dans ce cas, ils ont le droit d'exposer l'affaire devant le tribunal et d'être entendus à l'appui de leurs conclusions (art. 10). Une circulaire du 10 février 1886, s'appuyant sur un arrêt de cassation du 4 juillet 1861, déclare que le commissaire d'inscription maritime

peut exercer directement les poursuites, si le parquet s'y refuse; mais il doit agir avec modération et consulter auparavant, si cela est possible, son supérieur hiérarchique (1). Il est certain que, dans bien des cas, le fonctionnaire dont il s'agit sera mieux à même, grâce à ses connaissances particulières et à ses rapports quotidiens avec les bâtiments marchands, de savoir si une infraction aux règles concernant le rôle d'équipage a été commise, quelle en est la nature et s'il y a lieu de poursuivre.

— Relativement au pilotage, le décret-loi du 12 décembre 1806, renferme une disposition attribuant compétence à l'officier chef des mouvements maritimes ou à l'officier préposé à la direction du pilotage, pour juger les pilotes lamaneurs qui doivent être punis des peines correctionnelles telles que la prison ou l'interdiction pendant moins d'un mois. « Les délits qui devront donner lieu à des peines graves, à des amendes et à des peines afflictives seront jugés par les tribunaux correctionnels et les Cours de justice criminelle (Cours d'assises) » (art. 50 § 3).

Il peut paraître bizarre que le décret de 1806 donne à l'officier chef des mouvements du port le droit de condamner les pilotes lamaneurs à la prison et ne l'autorise pas à leur infliger une amende, fût-elle même très peu élevée. La raison d'être de cette distinction nous échappe. Ainsi une amende de 25 francs constitue une pénalité beaucoup moins grave qu'un mois de prison, et l'on

(1) Bulletin officiel de la marine, p. 234. — Revue maritime et coloniale, sept. 1888.

aurait compris que la juridiction des officiers de l'administration étant exceptionnelle, on la restreignît aux seules interdictions et amendes, sans leur permettre d'infliger la prison. L'anomalie que nous signalons n'a pas échappé au tribunal correctionnel du Havre qui, en 1868, se déclara incompétent pour juger un pilote coupable d'une infraction frappée de 25 francs d'amende par l'article 26 du décret de 1806. Mais, par un arrêt du 28 juin 1868 (1), la Cour de Rouen crut devoir casser ce jugement par la raison que la juridiction exceptionnelle de l'officier chef des mouvements du port ne peut être étendue par voie d'induction ou d'interprétation ; qu'en conséquence, tout délit puni par une amende doit être poursuivi devant la juridiction correctionnelle.

Aucun texte n'attribue, en matière d'infraction aux règles du pilotage, la mise en mouvement et l'exercice de l'action publique aux officiers de l'administration.

— Il n'en est pas de même de la pêche côtière. La recherche et la constatation des infractions à cette matière appartiennent aux commissaires de l'inscription maritime, aux officiers mariniers, aux syndics des gens de mer, aux prud'hommes pêcheurs, etc. Comme pour la police de la navigation, les officiers chargés du commissariat de l'inscription maritime exercent véritablement les fonctions de ministère public, mais non exclusivement. On peut même dire qu'en principe c'est le procureur de la République qui intente l'action ; le commis-

(1) Dalloz Alph. Organis. marit., n° 456, note.

saire de l'inscription maritime n'intervient qu'à son défaut. En cas de poursuites par eux faites, ils ont le droit d'exposer l'affaire devant le tribunal et d'être entendus à l'appui de leurs conclusions (déc. 9 janv. 1852, art. 19).

— En ce qui concerne les douanes, les agents ont le droit de constater les contraventions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à inscription de faux, à condition d'être réguliers dans la forme. En dehors de cette compétence, ont-ils l'initiative des poursuites contre les contrevenants ? Sur ce point il n'existe aucun texte général et précis. Cependant le droit dont il s'agit est reconnu dans un décret du 15 août 1793, relatif à l'exportation de certaines denrées et marchandises de France (art. 3), spécialement en ce qui concerne la confiscation et l'amende. D'un autre côté, la loi fondamentale des 6-22 août 1791 dit dans l'article 1er du titre XII : « La confiscation des marchandises saisies pourra être poursuivie et prononcée contre les proposés à leur conduite, *sans que la régie soit tenue* de mettre en cause les propriétaires. » Il semble bien résulter de ce texte que le droit pour la régie de poursuivre est considéré comme inhérent à la matière des douanes, comme n'ayant même pas besoin d'être formulé dans une disposition spéciale. Du reste, tous les auteurs admettent que les officiers de l'administration douanière ont le droit de poursuivre directement, devant les tribunaux de répression, les infractions qui lèsent les intérêts dont ils ont la garde. En dehors des dispositions que nous venons de citer, ce droit résulte des textes qui permettent à l'administration douanière de transiger sur les contra-

ventions fiscales. On a conclu que, pouvant arrêter l'action publique, l'administration avait évidemment le droit de l'exercer elle-même, car le droit d'empêcher l'application de la peine entraîne logiquement celui de l'exiger. La jurisprudence reconnait à l'administration douanière le droit d'intenter la poursuite. Cela résulte de plusieurs arrêts de cassation, notamment d'un arrêt du 26 vendémiaire an IX, où on lit : « Aucune loi n'a interdit à la régie des douanes le droit de poursuivre les contrevenants dont les délits sont attribués aux tribunaux de police correctionnelle, comme ceux dont la connaissance est attribuée aux tribunaux civils (justices de paix)... ; le droit de la régie à cet égard est fondé sur l'intérêt que la loi lui accorde dans les confiscations. Il lui est encore formellement attribué quant au pourvoi en cassation, puisque le commissaire du gouvernement n'est chargé de défendre les intérêts de la République que sur les mémoires fournis par les agents de l'administration publique, régisseurs et préposés. Il faut en conclure que le droit de poursuivre tant en première instance qu'au tribunal d'appel ne peut pas être contesté à la régie. » Si aucun texte général n'accorde d'une façon précise, dans tous les cas de contraventions et de délits, la poursuite initiale à l'administration douanière, plusieurs dispositions lui reconnaissent le droit d'interjeter appel, notamment le décret du 4 germinal an II (tit. 6, art. 18) et le décret du 14 fructidor an III (art. 5).

La Cour de cassation admet même qu'en ce qui concerne les infractions douanières ressortissant à la justice de paix, le procureur de la République

n'a aucune compétence ; il n'aurait ni titre ni qualité pour agir en son nom. Le droit de poursuite appartiendrait exclusivement aux officiers des douanes (1). Elle s'appuie sur différents textes qui, dans les cas où les tribunaux correctionnels sont appelés à connaître de certains faits de contrebande, confient le soin de poursuivre la répression du délit au procureur de la République par une disposition expresse. On a conclu qu'en matière de douanes, l'exercice de l'action publique appartient en principe exclusivement aux agents douaniers, à moins d'une disposition contraire et formelle. Or, aucun texte n'attribue compétence au procureur de la République, aux commissaires de police, aux maires et adjoints, pour poursuivre les contraventions aux lois de douanes justiciables des juges de paix ; seuls, les agents douaniers ont qualité pour agir. La raison donnée est que le ministère public pourrait, en intervenant, paralyser les transactions de l'administration des douanes (2). Cette raison n'empêche cependant pas que, devant les tribunaux correctionnels, la poursuite n'appartienne à la fois au procureur de la République, en vertu des textes dont nous venons de parler, et aux agents douaniers.

Nous venons de voir que l'administration des douanes a le pouvoir de transiger en ce qui concerne les contraventions qu'elle a pour mission de prévenir et au besoin de poursuivre. Un pareil

(1) Cassat., 30 mars 1841. Dalloz Alph., Douanes, n° 905 (note).
(2) Voir article 86 de la loi du 28 avril 1816, art. 34, 35 et 37 de la loi du 21 avril 1818.

droit tout à fait exceptionnel, puisqu'il confie aux agents de cette administration non seulement l'impulsion et l'exercice de l'action publique, mais sa disposition elle-même, se justifie par différentes considérations parmi lesquelles figurent le peu d'immoralité de l'acte en lui-même, l'utilité parfois relative de la répression, la nécessité de tenir compte de l'ignorance et de la bonne foi du délinquant.

La transaction peut intervenir soit avant soit après le jugement (1). On a pensé que l'administration ne pouvait faire remise des peines, après la condamnation, qu'à l'égard des peines pécuniaires et non à l'égard des peines corporelles qui, en règle générale, ne sauraient être modérées ou remises après son jugement que par la clémence du chef du gouvernement. Cette opinion est conforme aux principes qui régissent le droit de grâce. Néanmoins, l'opinion contraire a prévalu. On a considéré que l'administration des douanes ayant le droit de transiger, même après le jugement, représentait l'État lui-même et que, dès lors, toute transaction à l'occasion des faits de fraude ou de contrebande devait s'appliquer aussi bien aux peines corporelles encourues qu'aux peines pécuniaires (2).

---

(1) Les formes de la transaction sont réglées par l'article 10 d'une ordonnance du 30 janvier 1822 ainsi conçue : « Dans les affaires résultant de procès-verbaux, de saisie ou de contravention, les transactions délibérées en conseil d'administration sont définitives : 1° par l'approbation du directeur général, lorsque lesdites condamnations n'excèderont par 3000 francs ; 2° par l'approbation du ministre des finances... dans tous les cas, lorsque le montant des condamnations excèdera 3000 francs. »

(2) Trolley. — Droit administ., n° 1060.

Mais l'action n'est éteinte qu'entre l'administration et ceux qui ont transigé. Aussi a-t-on jugé que les transactions entre l'administration des douanes et des prévenus ou condamnés pour faits de fraude ou de contrebande n'éteignaient pas l'action publique à l'égard des autres individus, auteurs ou complices du même délit et, par suite, ne mettaient pas obstacle à l'action du ministère public (1).

— L'application des peines prononcées par les règlements en matière de contraventions à la police des ports est poursuivie à la diligence des officiers de port de commerce créés par la loi du 9 août 1791 (2). La poursuite a lieu soit auprès des conseils de préfecture, soit auprès des tribunaux de l'ordre judiciaire. Mais la question de savoir quelles sont les contestations relevant du contentieux administratif et quelles sont les contestations relevant des juges de droit commun a donné lieu à certaines difficultés provenant de la contradiction des textes. On reconnaît maintenant que les conventions ayant pour effet de causer des dégradations aux travaux du port et de la mer ou constituant un empiètement sur le domaine public maritime, comme l'abandon des ancres sans bouées et des marchandises, sont justiciables des conseils de préfecture. En effet, depuis un décret du 10 avril 1812, les ports sont compris dans la grande voirie, et sur ce point, la juridiction pénale du conseil de

(1) Chambre crim. rejet, 26 août 1820. — Dalloz, *Douanes*, n° 1816, note. — Voir aussi Mangin, Traité de l'action publique, t. 1, p. 93, n. 49.

(2) Périer. — Compétence des conseils de préfecture, grande voirie.

préfecture est nettement établie par la loi du 29 floréal an X (1). Les infractions au règlement d'un port, dit Périer (1), ne rentrent pas dans la compétence du conseil de préfecture lorsque ce règlement renferme de simples mesures de police sans rapport avec l'intérêt ou la sécurité de la navigation ou la conservation des ouvrages. Ainsi, on défère à la justice ordinaire, les capitaines de bateaux à vapeur qui enfreignent les dispositions des règlements fixant les heures de départ dans les ports maritimes (2). En dehors des cas indiqués ci-dessus, les contraventions à la police des ports sont justiciables des tribunaux de simple police ou des tribunaux correctionnels, suivant la peine encourue.

II. — Ce n'est pas seulement au droit de poursuivre et parfois de juger conféré aux officiers de l'administration que les matières spéciales dont nous nous occupons diffèrent des principes reconnus dans le droit commun ; elles contiennent d'autres dérogations non moins importantes.

En droit commun, chacun ne répond pénalement que de ses faits et des délits qui peuvent en être la conséquence ; la peine est essentiellement personnelle. C'est une règle fondamentale à laquelle se rattache la conservation de l'ordre social. Or, la législation douanière a gravement altéré ce principe en considérant comme coupables des délits qu'elle punit non seulement les individus contre lesquels existe une présomption de faute,

---

(1) Périer. op. cit., tome II, n° 437.
(2) Dalloz, 58. 5. 248. — 59. 5. 265.

mais encore des tiers jugés responsables, même si leur innocence ne peut être mise en doute. Cette règle est dure en raison du caractère correctionnel de quelques peines. Elle s'explique par la nécessité de maintenir et de développer la fortune publique, de favoriser le commerce et l'industrie nationale contre la concurrence étrangère. Il faut reconnaître du reste que, dans la plupart des cas, les pénalités encourues pour infractions aux règlements douaniers consistent non dans la prison, mais dans la confiscation des marchandises et une amende plus ou moins élevée. Or, en cette matière, on a essayé d'expliquer la responsabilité relative au paiement de l'amende en disant qu'il s'agit ici, non d'une peine à proprement parler, mais de la réparation du préjudice causé à l'État par l'introduction frauduleuse de marchandises frappées de droits. Cette théorie a trouvé place, notamment dans un arrêt du 5 septembre 1828, par lequel la Cour de cassation a infirmé un arrêt de la Cour de Besançon (1). Cette dernière s'attachant au principe général de l'article 9 du Code pénal, d'après lequel l'amende, en matière correctionnelle, est une peine et non une réparation civile, avait affranchi un individu de toute responsabilité relativement à l'amende prononcée contre son fils arrêté et condamné pour contrebande. L'arrêt de la Cour de cassation nous semble fondé en droit. Le Code pénal, en effet, ne porte pas atteinte aux matières régies par des lois et règlements particuliers (art. 484). Mais la dérogation

(1) Dalloz. — Douanes, n° 1008, note.

sur ce point au principe de la personnalité de la peine n'en existe pas moins, et l'explication donnée par la Cour de cassation, d'après laquelle il s'agirait dans l'espèce, non d'une peine, mais de la réparation du préjudice causé, nous paraît arbitraire. Le dommage que l'État peut éprouver consiste dans le montant du droit au paiement duquel le délinquant a essayé de se soustraire. Or, si la marchandise a été saisie, où est le dommage? La confiscation n'est-elle pas une réparation plus que suffisante du préjudice causé? Si l'on objecte que le délinquant a du commettre auparavant plusieurs actes de contrebande qui ont échappé à la répression, on peut répondre qu'il y a là une simple présomption vague, insuffisante pour servir de base à la fixation d'une indemnité. Nous comprenons cependant que, pour empêcher la contrebande et réprimer les infractions, on inflige comme peine des amendes plus ou moins fortes, mais ces amendes devraient avoir les caractères de toutes les peines et être essentiellement personnelles.

Quelques auteurs donnent une explication différente de la responsabilité relative à l'amende. Ils prétendent que si les maitres, commettants, propriétaires des marchandises, etc., sont responsables, c'est qu'ils ont commis une faute d'autant plus grave qu'elle leur est profitable, celle de n'avoir pas surveillé leurs préposés. La loi a donc pu ériger en délit *sui generis* ce défaut de surveillance, sans déroger à la règle que toute peine doit être personnelle (1). Cette explication nous semble

---

(1) Garraud. — Droit criminel, n° 228.

beaucoup plus juridique, mais nous ne pensons pas qu'elle reproduise l'idée du législateur. En effet, la loi du 6 août 1791 (art. 20, tit. III) dit que les propriétaires des marchandises seront responsables *civilement* du fait de leurs facteurs, agents... en ce qui concerne les droits, confiscations, *amendes*. L'expression de « responsabilité civile des amendes », quoique un peu choquante, indique bien que le législateur ne considère pas les individus déclarés responsables comme des délinquants. A notre avis, le législateur a dû raisonner de la manière suivante : l'amende est une peine; pour mieux réprimer les infractions en matière de douanes en intéressant un plus grand nombre de personnes à ce qu'elles ne soient pas commises, il convient de déclarer responsables du délit certains individus non coupables et qui par suite ne méritent aucune peine. Ces individus n'étant pas punissables, la responsabilité qu'ils encourront pour le paiement de l'amende doit être qualifiée de responsabilité civile. Mais cette façon de procéder n'en est pas moins contraire au principe que la peine doit être supportée exclusivement par l'auteur de l'infraction.

— Une disposition analogue se rencontre dans le décret du 9 janvier 1852 sur la pêche côtière. L'article 12 décide que les armateurs des bateaux de pêche, qu'ils en soient ou non propriétaires, pourront être déclarés responsables des amendes prononcées pour contraventions prévues par le décret contre les patrons et équipages des bateaux. Sont également responsables tant des amendes que des réparations civiles les pères, maris et maîtres à raison des faits de leurs enfants mineurs,

femmes, préposés et domestiques. Il serait difficile d'expliquer ici cette responsabilité, relative aux amendes, en invoquant l'idée de réparation d'un préjudice causé à l'État. Mais on pourrait donner l'explication juridique que nous avons vue plus haut et dire qu'il s'agit d'un délit *sui generis* provenant du défaut de surveillance. En effet, l'article 10 semble admettre cette théorie en déclarant que la responsabilité dont il s'agit sera réglée conformément au dernier paragraphe de l'article 1384 du Code civil, c'est-à-dire que les personnes déclarées responsables seront admises à prouver qu'elles n'ont pu empêcher le fait donnant lieu à la responsabilité. En d'autres termes, elles peuvent établir que l'acte a eu lieu sans aucune faute de leur part: c'est donc qu'en principe le décret les considère comme coupables.

— Une autre exception au principe de la personnalité de la loi pénale paraît résulter aussi d'un décret du 8 mars 1811, dont l'article 2 porte que les propriétaires des marchandises saisies, ceux qui seraient chargés de les introduire, les assureurs, complices et adhérents seront tous solidaires pour le paiement de l'amende. En effet, cet article ne distingue pas suivant que les personnes incriminées ont ou non connu la fraude. Toutefois, en 1813, la Cour de cassation a rejeté un pourvoi des douanes en décidant que des armateurs ne devaient pas être condamnés solidairement à l'amende lorsqu'ils étaient étrangers à l'introduction des marchandises dans le navire (1). La Cour

---

1) Cassat. rejet. 4 fév. 1813.

nous semble avoir bien jugé. En effet, les dispositions pénales sont de droit étroit ; dans le cas de doute, il y a lieu d'admettre l'interprétation la plus favorable, surtout lorsqu'elle est en même temps la plus conforme aux principes généraux.

Notre solution sera la même en ce qui concerne l'article 11 du décret du 19 mars 1852 sur le rôle d'équipage en matière de police de la navigation. Cet article dispose que toutes amendes appliquées en vertu du décret seront prononcées solidairement, tant contre les capitaines, maîtres ou patrons que contre les armateurs des bâtiments ou embarcations. Comme on le voit, cet article condamne solidairement les armateurs, sans exiger qu'ils aient participé à l'infraction, ou tout au moins qu'ils l'aient connue. Nous pensons qu'ils devraient être admis à prouver qu'ils y étaient restés étrangers, et que, par exemple, l'embarquement d'individus non inscrits sur le rôle d'équipage a eu lieu à leur insu. Néanmoins, jusqu'à complète justification, la présomption serait contre eux en vertu des termes catégoriques de l'article 11 qui semble les considérer comme de véritables complices. Nous pouvons invoquer à l'appui de notre théorie, d'après laquelle les armateurs devraient être appelés à établir leur innocence, l'opinion des criminalistes généralement hostiles au principe (formulé dans l'article 55 du Code pénal) de la solidarité en matière d'amendes. Pourquoi, disent-ils, puisqu'il s'agit d'une peine qui devrait être personnelle, comme toutes les peines, faire retomber sur les autres les effets de l'insolvabilité de l'un des coupables ? Chacun des condamnés devrait supporter seulement l'amende qu'il a personnel-

lement encourue et qui a été prononcée contre lui (1).

— La matière des douanes va nous fournir une nouvelle et très grave dérogation aux règles du droit commun. Les délits sur ce point sont de la compétence non des tribunaux correctionnels ordinaires, mais des juges de paix. Dans cette matière, les délits sont toutes les infractions qui, outre l'amende, donnent lieu à des peines corporelles (2). La raison de cette juridiction exceptionnelle nous est donnée dans un arrêté du 27 thermidor an IV. « La compétence des juges de paix donne aux affaires de douanes toute la célérité qu'elles exigent et qu'on ne trouverait pas dans les tribunaux correctionnels dont le nombre est bien moins considérable. D'ailleurs, l'attribution à ces tribunaux entraînerait pour les préposés des déplacements journaliers qui laisseraient les postes à découvert et qui souvent même seraient impossibles, à raison de l'éloignement et de la nécessité de faire prononcer le matin sur une contravention arrivée la veille au soir. »

Les motifs invoqués par le législateur sont sans doute des plus sérieux. Mais il n'est pas moins bizarre de voir que le juge de paix devient juge de contraventions qui, dans les termes ordinaires, devraient, par l'importance de la peine, constituer des délits, tandis que les tribunaux correctionnels deviennent des tribunaux d'exception compétents

---

(1) Voir Poringault, de la Solidarité des amendes dans la législation criminelle (Revue histor. 1857, t. III, p. 561). — Lainé, n° 478. — Ortolan, t. II, n° 1584. — Garraud : Dr. criminel, p. 548, n° 684.

(2) L. du 17 décembre 1814, art. 30 et 31 ; 28 avril 1816 ; 26 ventôse an V ; ordonn. du 24 juillet 1816.

pour connaître des infractions douanières, dans les cas seuls où cette compétence leur est attribuée par un texte formel. Il y a là une sorte d'anomalie qu'on a essayé de justifier en disant, comme nous l'avons fait observer, qu'en matière de douanes l'amende est non pas une peine, mais une simple réparation civile.

III.— Dans les différentes matières qui font l'objet de ce chapitre : police sanitaire et de la navigation, pilotage, douanes, etc., la peine prononcée est-elle toujours en rapport avec la culpabilité de l'auteur de l'infraction? L'examen des textes qui se réfèrent à cette question démontre combien, sur différents points, la pénalité est rigoureuse, parfois même excessive. Il est certain qu'ici le châtiment n'est pas en harmonie avec l'idée de justice absolue. Il se justifie néanmoins par la nécessité d'assurer la conservation des intérêts sociaux.

Les infractions à la police sanitaire sont frappées par la loi du 3 mars 1822 de pénalités variant depuis un emprisonnement de quelques jours jusqu'à la peine de mort. Il fallait infliger une sévère punition aux individus qui par malice ou négligence exposent le pays tout entier aux désastres d'une maladie contagieuse. Mais la loi dépasse peut-être toute limite, lorsqu'elle prodigue la mort et des amendes certainement élevées avec un véritable luxe. C'est ainsi, pour en donner un exemple, que le législateur punit de la mort la violation, sans rebellion, de la patente brute (1). Cette disposition est due à la peur de la peste.

---

(1) Il y a patente brute quand il y a dans le pays de provenance ou dans les contrées en libre communication avec ce pays, une épidémie

Au lieu d'innocenter les faits produits par la force majeure, la loi de 1822 se borne à dire qu'ils pourront n'être passibles d'aucune peine. Si un individu qui n'est ni commandant de la force publique, ni attaché à un service, ayant connaissance d'un symptôme de maladie pestilentielle néglige d'en informer l'autorité, il est condamné à un emprisonnement de quinze jours à trois mois et à une amende de 50 à 500 francs. Être exposé à trois mois d'emprisonnement et à 500 francs d'amende pour n'avoir pas révélé un symptôme quand les plus habiles médecins se trompent, n'est-ce pas se jeter dans un arbitraire effrayant? (1)

En ce qui touche la police de la navigation, un règlement du 1er mars 1816, non abrogé, condamne à la confiscation du bâtiment et du chargement, à 1000 francs d'amende et aux galères le capitaine qui a prêté son congé à un bâtiment étranger (2). Quoi qu'en pensent certains publicistes, ce règlement draconien est encore en vigueur, mais les juges peuvent écarter les peines qui ne sont plus en rapport avec nos lois pénales modernes.

Relativement au pilotage, l'art. 40 de la loi du 21 août 1790 condamne à trois ans de galère le pilote coupable d'avoir perdu un bâtiment par négligence ou ignorance. Bien que la culpabilité soit moindre, dans le second cas, la peine est la même parce que les nécessités de la navigation exigent cette simi-

---

pestilentielle ou des circonstances de nature à faire craindre pour la santé publique (ordonn. 18-24 avril 1847).

(1) Beaussant, loc. cit., 30.

(2) Le congé est une espèce de passeport reproduisant une partie de l'acte de francisation et valable pour un an.

litude de châtiment. La peine des galères ayant disparu, est changée en trois ans de prison, depuis la promulgation du Code pénal. Si la perte du navire a eu lieu volontairement, le pilote est condamné à mort. Ce qui explique la gravité de cette peine, c'est que le service des pilotes est en quelque sorte un service public, lequel est obligatoire pour les bâtiments entrant dans les ports ou en sortant.

En matière de douanes, la législation répressive est également très sévère, bien que les faits constituant des contraventions et même des délits puisent leur caractère coupable plutôt dans les circonstances politiques et commerciales du pays que dans le droit naturel. La peine de mort, les fers, l'emprisonnement étaient prononcés autrefois par la loi dans une foule de cas. Cependant des lois postérieures ont abrogé en grande partie ces dispositions rigoureuses. La loi de 1816 a supprimé les cours prévotables, juridiction très dure devant laquelle étaient portées les infractions douanières ; la peine de 10 à 15 ans de fers a été supprimée ainsi que la peine capitale. Le châtiment le plus grave est la peine des travaux forcés à temps, pour le cas où plus de vingt personnes armées attaquent des préposés des douanes et leur résistent avec violence ou voies de fait (Code pénal, art. 209 et 210). Néanmoins les faits qui constituent de simples contraventions douanières sont punis d'amendes dont le taux excède de beaucoup celui des amendes infligées dans le droit commun. Ainsi l'exportation de marchandises prohibées est punie d'une amende de 500 francs, de la confiscation des marchandises et des moyens de transport.

— Une dernière exception aux principes du droit commun est nettement formulée dans l'article 3 du décret de 1852, sur le rôle d'équipage en matière de police de la navigation. Cet article dit que l'article 365 § 2, du Code d'instruction criminelle ne sera pas applicable aux infractions prévues par le décret. En d'autres termes, si un individu a encouru plusieurs amendes à la suite de délits justiciables des tribunaux correctionnels, la plus forte n'absorbera pas les autres, mais on les additionnera. Nous sommes en présence d'une exception nettement caractérisée au principe du non-cumul des peines. Cette exception se justifie par le besoin particulier de répression qui s'impose en matière de navigation en raison de la gravité des intérêts en jeu.

Les dispositions législatives concernant les douanes ne contiennent aucun texte formulant une exception de cette nature, et cependant la jurisprudence admet d'une façon générale qu'en matière pénale la plus forte des infractions encourues n'absorbe pas les autres. Cette théorie nous paraît inadmissible. La règle du non-cumul des peines est un principe du droit commun qui domine toutes les branches de la législation criminelle. Le silence ou l'obscurité des textes ne doit pas suffire pour l'exclure; cette règle ne cesse d'être applicable que par une disposition expresse du législateur. La jurisprudence défend sa théorie en disant, comme nous l'avons vu plus haut, qu'en matière fiscale les amendes ont le caractère de réparation civile. Nous avons combattu cette manière de voir. Il est vrai que la loi du 6 août 1791 (art. 20, tit. XIII) parle de la responsabilité civile

des amendes; mais il y a là une anomalie, une disposition composée d'idées contradictoires que nous nous sommes efforcé sinon d'expliquer, du moins de justifier plus haut. Par suite, l'amende ayant véritablement le caractère de peine, nous devons, en dehors des exceptions spéciales et formelles, lui appliquer les principes qui régissent les peines dans le droit commun (1).

— Il nous reste enfin à dire quelques mots des circonstances atténuantes. Sur ce point, nous n'avons qu'à appliquer le droit commun et à nous rattacher à l'opinion généralement admise pour le cas où la loi a gardé le silence. Nous appliquerons l'article 463 du Code pénal : les circonstances atténuantes seront possibles pour les infractions frappées de peines afflictives et infamantes, en raison des termes généraux de l'article 341 du Code d'instruction criminelle. Au contraire, pour les délits et les contraventions, les circonstances atténuantes seront refusées à défaut d'un texte formel autorisant le tribunal à les admettre.

Le rapprochement que nous venons de faire entre le droit commun et la législation spéciale à nos différentes matières nous a entraîné à des développements qui rendront inutiles de très longues explications sur chacune de ces matières étudiées séparément, au point de vue dont nous nous occupons.

---

(1) Comparez Blanche, Études pratiques sur le Code pénal, t. 1. n° 310. — Villey : Précis d'un cours de Droit criminel, p. 156.

IV. — Police sanitaire.

La règlementation nécessaire pour préserver les habitants d'un pays de l'invasion des maladies contagieuses et des épidémies qui font sur leur parcours un nombre considérable de victimes est une obligation rigoureuse de l'autorité publique.

En France, ce sont surtout les départements bordant la Méditerranée qui sont exposés à être envahis par le fléau, à cause de leur commerce constant avec les pays d'Orient où la peste et le choléra existent généralement à l'état endémique. Sous l'ancien régime et à l'époque de la Révolution, une quantité de lois et ordonnances particulières à la Méditerranée se sont succédé sur ce point, inspirées par la frayeur de la peste (1). Au contraire, dans l'Océan, il n'existait pas de dispositions réglementaires relatives à la salubrité publique.

Tel était l'état de la législation au point de vue sanitaire, quand, en 1821, la peur de la fièvre jaune qui ravageait l'Espagne détermina une ordonnance sur la matière rendue à la date du 27 septembre. Les dispositions de cette ordonnance étaient spéciales et des mesures plus générales devenaient nécessaires. C'est alors que fut votée la loi du 3 mars 1822 qui pose les principes de l'organisation sanitaire, règle les peines encourues et détermine les attributions. Elle a été suivie d'une ordonnance d'exécution du 7 août 1822.

---

(1) Citons notamment une déclaration du 26 novembre 1729 sur le commerce dans les Échelles du Levant, une ordonnance du 27 août 1786, un décret du 21-29 juillet 1791, enfin une loi du 9 mai 1793. Ces dispositions étaient encore en vigueur en 1821.

Plus tard, l'amélioration du régime sanitaire en Turquie provoqua une ordonnance en date du 18 avril 1847, dont le but était de relâcher un peu la rigueur de l'ordonnance de 1822, notamment en ce qui concerne la quarantaine. Modifiée à différentes époques, notamment par un décret des 24 décembre 1850-15 février 1851, elle est aujourd'hui remplacée par un décret en date du 22 février 1876, qui adoucit encore les mesures déjà moins rigoureuses de 1850. Désormais, il n'y a plus de distinction, sous le rapport sanitaire, entre les différentes mers qui baignent nos côtes ; la règlementation est la même pour la Méditerranée et l'Océan (1). Nous avons vu que la loi du 3 mars 1822 pose les principes généraux, règle les prises et détermine les attributions.

Les pays en rapport avec la France, au point de vue commercial, sont divisés en pays habituellement et actuellement sains, et en pays qui ne sont pas habituellement sains ou se trouvent habituellement infectés. Les premiers sont admis à la libre pratique, c'est-à-dire à communiquer sans réserves. Les provenances des autres sont soumises à une séquestration plus ou moins prolongée.

Pour être admis à la libre pratique, les navires venant de la Turquie d'Europe, de la Mer Noire et de tous les pays situés hors de l'Europe, l'Algérie exceptée, doivent être porteurs d'une pièce appelée *patente de santé:* c'est une espèce de passeport délivré aux bâtiments à leur départ du port. C'est l'élément principal permettant de juger si un bâ-

---

(1) Beaussant, t. II, p. 39.

timent peut, sans danger pour la santé publique, être admis à communiquer librement. Cette patente est délivrée le jour ou dans les 48 heures qui précèdent le départ du navire (décret du 22 février 1876, art. 18).

La patente de santé est nette ou brute. Elle est nette quand elle constate l'absence de toute maladie pestilentielle dans le pays d'où vient le navire; elle est brute quand la présence d'une maladie de cette nature y est signalée. C'est l'autorité sanitaire du port d'arrivée qui apprécie le caractère net ou brut de la patente (art. 20). D'après l'ordonnance de 1847, les mots patente nette et patente brute ne désignaient pas une pièce de bord; il s'agissait d'une présomption établie par la loi, d'une catégorie dans laquelle, au point de vue sanitaire, on rangeait les provenances. Il y avait patente brute lorsque, dans le pays de provenance ou dans les contrées communiquant avec lui, il existait une épidémie ou si, depuis leur départ, les provenances avaient été infectées d'une maladie pestilentielle, ou enfin si elles avaient communiqué avec des lieux, des provenances ou des choses qui auraient pu leur transmettre la contagion. Il y avait patente nette lorsqu'il n'existait aucun soupçon de maladie pestilentielle. Cette acception des mots patente nette ou brute n'est pas abandonnée : ainsi l'article 33 du décret de 1876 nous dit que, dans certains cas (qu'il énumère) le navire, bien que muni d'une patente nette, peut être assujetti au régime de la patente brute. Les navires arrivant avec une patente brute sont soumis à un isolement plus ou moins prolongé appelé quarantaine. Les navires dispensés de produire une pa-

tente de santé et ceux munis d'une patente nette sont admis immédiatement à la libre pratique, après une reconnaissance faite par l'autorité sanitaire (1).

Nous avons dit que la violation des règlements de salubrité était frappée de peines excessivement graves, et nous en avons expliqué la raison. La loi du 3 mars 1822, sur les 16 articles dont se compose son titre II, prononce la peine de mort dans cinq cas différents, et la peine des travaux forcés et de la réclusion également dans cinq cas. En présence d'une telle sévérité, les magistrats hésitent parfois à appliquer la loi et en tempèrent la rigueur. C'est ainsi que la Cour de cassation considéra en 1837 que le tribunal correctionnel de Perpignan avait bien jugé en refusant de condamner à la peine de 1 à 10 ans de prison un individu qui, monté sur un navire provenant d'un lieu habituellement et actuellement sain, s'était jeté à la nage et était arrivé sur les côtes de France sans avoir subi aucune formalité (2).

Nous avons vu que les autorités sanitaires ont une compétence comme officiers de police judiciaire et dans certains cas comme de véritables juges. En dehors de ces exceptions le droit commun doit s'appliquer notamment en matière de complicité. L'article 7 de la loi de 1822 (titre II) frappe les individus qui reçoivent sciemment des matières ou des personnes, en contravention aux règlements

---

(1) Dans les cas qui exigent un examen approfondi, la reconnaissance prend le nom d'*arraisonnement*, comporte une véritable investigation et peut même motiver une inspection médicale.

(2) Dall. Salubrité publiq., note, arrêt du 2 juin 1837.

sanitaires, des mêmes peines que celles encourues par le porteur ou par le délinquant pris en flagrant délit. Il y a là un cas de complicité par recel, auquel la loi fait l'application des principes formulés dans les articles 59 et suivants du code pénal.

V. — Police de la navigation.

Les règles relatives à cette police ont pour but d'assurer l'exécution des obligations imposées aux capitaines, maîtres ou patrons des navires, relativement aux membres de l'équipage et aux passagers. Elles se proposent aussi d'empêcher que les navires n'échappent à la répression après avoir commis de graves infractions aux règlements. Cette matière est régie par le décret-loi du 19 mars 1852 dont nous avons indiqué déjà quelques dispositions. Elle concerne le rôle d'équipage et les indications des bâtiments et embarcations exerçant une navigation maritime.

Le rôle d'équipage constate les conditions faites entre le capitaine ou l'armateur et les gens de l'équipage. Au point de vue administratif, il prouve les services des marins et ainsi peut être invoqué quand ils font valoir des droits à une pension ou à un secours. C'est le commissaire de l'inscription maritime qui le dresse après la présentation des hommes et vérification de leur situation par rapport à l'inscription. Il est obligatoire pour tous les bâtiments; et sur la réquisition de qui de droit, le capitaine doit l'exhiber sous peine d'amende. Un

arrêt de cassation du 5 mars 1886 (1) assimile le rôle périmé a l'absence de rôle.

Les passagers qui peuvent voyager sur un bâtiment de commerce ne font pas partie de l'équipage; cependant, la Cour de cassation a jugé que l'inscription au rôle est imposée aux patrons des embarcations exerçant une navigation maritime pour les simples passagers comme pour les matelots (2), à cause de l'expression générale d'*individus* employée par la loi. Dans cette affaire le procureur général a fait observer que le rôle d'équipage acquiert une grande importance, en ce qu'il offre un supplément aux registres de l'état civil pour tout individu embarqué, et qu'il constitue un contrôle signalétique de toutes les personnes confiées au capitaine et dont il doit compte à l'État. Pour atteindre le but en vue duquel il a été établi, il est nécessaire qu'il comprenne même les passagers. L'inscription sur le rôle d'équipage des passagers a encore une autre utilité non signalée par le procureur général : elle peut faciliter la découverte d'individus qui, après avoir commis des crimes ou des délits, s'embarqueraient sur des navires pour échapper aux poursuites de la police.

Sur les bateaux à service régulier, les capitaines sont exempts de l'obligation de faire inscrire leurs passagers sur le rôle d'équipage, mais ils doivent remettre aux autorités maritimes ou consulaires une liste des passagers indiquant leurs nom, prénoms, âge, qualité, lieu de naissance et domicile (3).

---

(1) Bulletin offic. de la marine, p. 860, 1886.

(2) Dalloz, 54. 1. 166.

(3) Circulaire du 23 janv. 1837 et 20 mars 1852 (Bull. offic. de la marine).

Il pourrait arriver qu'après avoir commis une grave infraction, après avoir, par exemple, abordé un autre navire volontairement ou par imprudence, un bâtiment voulût échapper à la répression par la fuite en dissimulant toute indication susceptible de le faire reconnaître. Le décret de 1852 a prévu cette hypothèse. Il exige que le nom et le port d'attache de tout bâtiment de mer soient marqués à la poupe en lettres blanches sur fond noir, sous peine d'une amende plus ou moins élevée, suivant que le navire est armé au long cours, au cabotage ou à la petite pêche. Il est en outre défendu, sous les mêmes peines, d'effacer, altérer ou couvrir lesdites marques (art. 6).

Nous avons vu qu'en matière de navigation, la police judiciaire est confiée à un certain nombre d'officiers, parmi lesquels il convient de citer les commissaires de l'inscription maritime, les consuls et les syndics des gens de mer, sans compter la marine de guerre qui en pleine mer a droit de police sur nos navires marchands. Les agents de l'administration des douanes constatent seulement les infractions relatives à l'omission ou à l'altération des marques.

La juridiction compétente pour connaître des infractions prévues par le décret du 19 mars 1852 est le tribunal correctionnel du lieu où l'infraction a été constatée. Il aurait peut-être mieux valu attribuer cette compétence aux tribunaux maritimes. Remarquons, du reste, que les articles 83, 84 et 85 du décret disciplinaire et pénal pour la marine marchande du 24 mars 1852 prévoient des cas analogues à ceux dont il s'agit ici, et en attribuent la connaissance aux tribunaux maritimes

commerciaux. Il y a donc entre les dispositions de ces deux décrets une véritable antinomie, comme nous le remarquions dans notre premier chapitre. Si l'on objecte que les jugements des tribunaux maritimes ne sont sujets à aucun recours en cassation ou en revision, nous répondrons qu'en notre matière, où la condamnation est purement pécuniaire et n'atteint jamais une somme très élevée, les parties appellent rarement d'un jugement correctionnel. L'attribution de compétence aux tribunaux maritimes serait conforme à l'intérêt général puisqu'elle aurait pour effet de résoudre promptement et sur place les faits délictueux. Il y aurait également un avantage pour les particuliers ; car, devant les tribunaux maritimes, il n'y a aucuns frais (1) ; il n'y a pas de cumul des peines, la plus forte absorbant les autres, par application du principe formulé dans l'article 365 du Code d'instruction criminelle § 2 (2) ; aucun jugement n'est rendu par défaut. Il est vrai que les tribunaux maritimes n'accordent pas de circonstances atténuantes ; mais dans l'espèce les tribunaux correctionnels ne peuvent pas en accorder, puisque la loi du 19 mars 1852 est muette sur ce point : la situation ne serait donc pas changée. Du reste, des circonstances atténuantes se comprendraient difficilement ; il s'agit ici de faits matériels indivisibles et non susceptibles de plus ou de moins, qui sont ou ne sont pas (3).

---

(1) Circulaire du 20 oct. 1852, Bull. off., p. 370.
(2) Circulaire du 29 nov. 1853, Bull. off., p. 853.
(3) Revue marit. sept. 1888, p. 119 et 120 (Vinson).

VI. — Pilotage.

Les pilotes ont pour emploi de diriger les navires dans les passages difficiles. Il en existe aujourd'hui deux espèces, les pilotes côtiers pour conduire les bâtiments le long des côtes, et les pilotes lamaneurs chargés de gouverner les navires à l'entrée et à la sortie des ports et des rades.

Le pilotage est réglementé par un décret du 12 décembre 1806 spécial aux pilotes lamaneurs; il forme une sorte de code de cette matière. Bien que la constitutionalité de ce décret ait été contestée comme celle de tous les autres décrets du premier empire, qui avait statué sur des points ressortissant au pouvoir législatif, la Cour de cassation en a reconnu la légalité par deux arrêts du 11 août 1862 (1).

L'aptitude à l'emploi de pilote n'est reconnue qu'à la suite d'un examen spécial. Leur service est obligé parce qu'il répond à une nécessité absolue; aussi leur est-il interdit, sous peine de huit jours de prison, de s'écarter du lieu de leur arrondissement sans un congé qu'on n'accorde que rarement. Le pilotage est obligatoire pour les bâtiments qui entrent dans les ports ou qui en sortent. Si le capitaine refusait de prendre un pilote, il serait tenu de le payer comme s'il s'en était servi, et, dans ce cas, il demeurerait responsable des événements (art. 34). La responsabilité est ici sanctionnée par des peines très sévères. Le bâtiment

---

(1) Dalloz, 62. I. 460.

sans pilote vient-il à périr par simple négligence du capitaine, celui-ci est condamné à trois années de prison. Il est frappé de la peine de mort, si dans cet événement il a agi avec une intention coupable. Nous n'insisterons pas sur la nature des infractions que peuvent commettre les pilotes. Disons seulement que leur service est en quelque sorte un service public nécessitant de leur part l'accomplissement rigoureux du devoir professionnel, une correction parfaite, une présence d'esprit de tous les instants. En conséquence, il leur est interdit de préférer, sous prétexte d'un salaire plus élevé, un navire plus éloigné à un navire moins éloigné, de refuser de marcher quand ils en sont requis, de manquer de respect au capitaine, etc. (art. 24 et suiv.)

Il peut arriver que, par négligence ou ignorance, le pilote perde le navire. L'article 23 des jugements d'Oléron disposait que si, par sa faute, il empirait la nef et causait un préjudice aux marchands, il serait tenu de rendre le dommage et, s'il n'avait de quoi, il aurait la tête tranchée. L'ordonnance de 1681 punissait ce fait de fouet et de la privation de l'emploi de pilote. Nous avons vu que la loi du 21 août 1790 condamnait le pilote en pareil cas à trois ans de galères. Cette disposition a été reproduite dans le décret de 1806. La prison est maintenant substituée aux galères.

S'il perdait le navire volontairement, il serait condamné à la peine de mort (art. 31). La responsabilité personnelle du pilote dégage-t-elle complètement celle du capitaine? Cet officier doit être sur son bâtiment à l'entrée et à la sortie du port. Il serait donc responsable de sa négligence crimi-

nelle si, faute de s'être trouvé à son poste, le navire avait éprouvé une avarie qui aurait pu être évitée. « La présence du pilote à bord, dit M. Bédarride, n'est et ne saurait être, pour le capitaine et l'équipage, le droit de se croiser les bras et de fermer les yeux; leur devoir est de coopérer à la direction du navire et de la faciliter autant qu'il est en eux (1) ». M. Boistel reproduit les mêmes idées en disant que le capitaine doit être présent pour faire exécuter avec promptitude et intelligence les commandements du pilote, et insister pour éviter toute négligence de sa part (2). Si donc, un accident ayant eu lieu, il est reconnu qu'il a pour cause une absence plus ou moins prolongée de sa part, un défaut de ponctualité dans la transmission des prescriptions du pilote, ou un défaut de célérité dans l'exécution, le capitaine doit être personnellement responsable. Il ne serait pas même nécessaire qu'une faute grave fût relevée contre le capitaine, une faute légère suffirait (3). Ne faudrait-il pas aller plus loin et admettre avec quelques auteurs que si le pilote prescrit certaines manœuvres manifestement périlleuses, s'il imprime au navire une direction de nature à entraîner sa perte, le capitaine peut, après avis de l'équipage, lui retirer sa mission et reprendre le commandement? Nous pensons qu'en agissant ainsi il accomplirait rigoureusement son devoir et sauvegarderait sa responsabilité.

---

(1) Bédarride. Du commerce maritime, t. II, n° 395.
(2) Boistel. Précis de Droit commercial, 2e édit., n° 1193.
(3) Trib. comm. Marseille, 2 avril 1829, J. de Marseille, t. 10. I. 247.— Aix, 14 juillet 1830, ibid., t. 11. 1. 58.—Aix 23 février 41, ibid., t. 20. 1. 236. — Caumont, loc. cit., Pilote n° 38 ; Abordage n° 191, in fine. — Desjardins, Dr. comm. marit., t. 2, n° 470.

Certains auteurs et même quelques arrêts vont jusqu'à déclarer le capitaine civilement et pénalement responsable à raison des accidents survenus, quand ils sont le résultat de négligence ou impéritie dans l'adoption des mesures propres à assurer la marche du bâtiment. On dit, en faveur de cette théorie, que le pilote est un guide, connaissant la configuration du bas-fond, la place des écueils, la direction des courants, etc. C'est un auxiliaire et non un remplaçant ; il ne prend pas la place du capitaine et n'en exerce pas les fonctions. Le capitaine connaît le tirant d'eau du navire, sa force de résistance, les évolutions dont il est susceptible. En conséquence, la direction suprême continuerait d'appartenir au capitaine pendant le pilotage, et il demeurerait responsable des accidents produits par impéritie ou négligence, dans l'œuvre du commandement (1).

L'opinion contraire nous semble préférable. Si le capitaine requiert l'assistance d'un pilote, c'est parce qu'il est hors d'état d'exercer lui-même le commandement, sans compromettre la sécurité du navire et de la cargaison. Pour que le danger soit écarté, il ne suffit pas que les obstacles de toute nature soient indiqués d'une façon exacte par le pilote au capitaine, il faut que les manœuvres soient appropriées aux exigences de la situation, que des précautions spéciales soient prises pour prévenir les accidents, et le pilote est plus apte que le capitaine à imprimer au navire la direction convenable, à déterminer les mesures préventives

(1) Bordeaux, 8 mars 1869, J. de Marseille, t. 47. 2. 146.

qu'il convient d'adopter. Le capitaine ne peut émettre la prétention de contrôler celui qu'il s'est assigné comme guide.

Du reste, les termes mêmes du décret de 1806 prouvent que le pilote n'est pas un guide appelé simplement à renseigner le capitaine sur les difficultés de la navigation et à l'éclairer de ses conseils. En effet, c'est à lui qu'appartient le droit de présider à la manœuvre (art. 2 et 28); c'est lui qui est responsable des événements, si les indications voulues lui ont été fournies. — Ces dispositions sont confirmées par l'article 15 du règlement en date du 25 avril 1857 sur le pilotage dans le 2e arrondissement maritime, et par l'article 10 du règlement du 23 juillet 1859 (5e arrondissement) (1).

VII. — Pêche côtière.

Nous ne reviendrons pas sur les raisons exposées dans notre chapitre IV, qui ont poussé le législateur à réglementer l'usage de la pêche le long des côtes. L'ordonnance de 1681 et quelques règlements postérieurs avaient édicté des règles insuffisantes. Aussi de nombreuses plaintes s'étaient-elles élevées. Dans certains endroits, le petit poisson était capturé en telle quantité qu'on en nourrissait les porcs et qu'on s'en servait même comme engrais. Un décret-loi de 1852 a rendu ces

(1) Bruxelles, 23 janv. 1858, Journ. de Marseille, t. 36, 2, 127. — Trib. comm. de la Seine et Cour de Paris, 15 fév. 1861, J. de Marseille, t. 39, 2, 63. — Caumont, loc. cit., Pilote et abordage. — Bédarride, loc. cit., t. I, n° 281. — Boistel, loc. cit., n° 1193. — Arrêt de Caen, Dall. 1881, 2, 171.

abus impossibles en règlementant avec précision l'exercice de la pêche côtière. Dans le rapport accompagnant le décret que le ministre de la marine soumettait à l'empereur, le ministre reconnaît que cette industrie était menacée dans son existence même. Il ajoute qu'il était nécessaire de reviser des dispositions éparses et souvent contradictoires, d'élaguer celles qui n'étaient pas applicables et de formuler des mesures nettes et précises en vue de prévenir et de punir les infractions les plus nuisibles à l'intérêt général de la pêche et à l'intérêt particulier des pêcheurs. L'article 3 du décret de 1852 dispose que des décrets séparés règlementeront la pèche côtière dans chaque arrondissement maritime. Cette disposition a reçu son exécution par quatre décrets des 4 juillet et 6 septembre 1853. Postérieurement, un décret du 10 mai 1862 est venu grouper les règles générales sur la matière en abrogeant les dispositions contraires renfermées dans les quatre décrets de 1853.

Tous ces établissements fixés par des pêcheurs sur le bord de la mer, à l'embouchure des fleuves et des étangs sont sous la dépendance et la surveillance du ministre de la marine. D'après le décret du 10 mai 1862, la pêche est libre toute l'année, à trois milles au large ; pour les huîtres elle n'est libre que du 1er sept. au 30 avril. Certaines pêches peuvent être exceptionnellement interdites au delà de trois milles sur la demande des prud'hommes pêcheurs, de leurs délégués ou, à leur défaut, des syndics des gens de mer. L'arrêt d'interdiction est pris par le préfet maritime. En deçà de trois milles la pêche est libre, mais la nature des filets et la dimension des mailles sont

réglementées strictement. Dans cette limite, toute espèce de pêche peut être interdite temporairement quand cela devient nécessaire pour sauvegarder les espèces, le frai, etc. En pareil cas, il faut un décret.

Ce sont les préfets maritimes qui déterminent par des arrêtés les mesures de police, d'ordre et de précautions propres à empêcher les accidents, dommages, avaries et collisions. Les arrêtés du préfet sont soumis à l'approbation du ministre de la marine. La pénalité est établie par les articles 5 à 9 du décret de 1852 ; elle est mise en rapport avec la législation moderne ; mais elle ne manque pas d'une certaine sévérité. Elle frappe les cas où l'on fait usage d'appâts ou engins prohibés, où l'on a contrevenu aux règles pour la conservation du frai, où l'on a pêché hors du temps et des limites fixés, où l'on a contrevenu aux dispositions relatives à la police et au bon ordre, etc. La peine consiste dans une amende qui peut atteindre 250 fr. et dans un emprisonnement susceptible de s'élever jusqu'à 20 jours. Ces deux peines sont prononcées cumulativement ou isolément (art. 10). Il est nécessaire de le déclarer, puisque, d'après les principes du droit commun, le cumul des peines n'a jamais lieu pour les infractions portées devant les tribunaux correctionnels. Avant 1789, les infractions aux règles de la pêche côtière étaient jugées par les tribunaux de l'amirauté ; mais, comme nous l'avons vu, la police était trop peu sévère et les règlements ne s'exécutaient pas.

La police judiciaire et le jugement des contraventions sont réglés aujourd'hui par le décret du 9 janvier 1852. La recherche et la constatation des

infractions sont opérées par les commissaires de l'inscription maritime, les officiers mariniers commandant les bâtiments et les embarcations garde-pêche, les inspecteurs des pêches maritimes, les syndics des gens de mer, les prud'hommes pêcheurs, les gardes jurés de la marine, les gardes mariniers et les gendarmes de la marine (art. 16). Si l'infraction porte sur le fait de vente, transport ou colportage de frai, du poisson qui lui est assimilé ou du coquillage n'ayant pas les dimensions prescrites, elle peut aussi être constatée par tous les officiers de police judiciaire, par les agents municipaux assermentés, par les employés des contributions indirectes et par ceux des octrois.

Les procès-verbaux font foi jusqu'à inscription de faux. S'ils sont insuffisants pour constater l'infraction, le tribunal saisi de l'affaire ne peut se refuser à ce qu'il y soit suppléé par la preuve testimoniale: c'est ce qu'a décidé la Cour de cassation par un arrêt du 21 novembre 1823.

La poursuite est intentée devant le tribunal correctionnel, à la diligence soit du ministère public, soit des officiers du commissariat chargé de l'inscription maritime. Le tribunal saisi est celui du lieu où l'infraction a été constatée, ou du port d'attache, si le délit a été commis en mer (l. 9 janv. 1852, art. 18).

Il serait peut-être préférable, afin d'éviter des déplacements toujours coûteux pour des gens pauvres comme le sont les pêcheurs, et pour donner plus de rapidité à la justice, de déroger au droit commun, en confiant aux juges de paix le soin de juger les infractions à la pêche côtière (1).

(1) Revue maritime, sept. 1888 (article de M. Vinson).

La pêche du hareng est réglementée par un décret du 28 mars 1852 et les quatre décrets de 1853. Celle du maquereau, moins importante, est soumise, sur la plupart des points, aux mêmes règles que celle du hareng. Ces deux pêches ne renferment aucune particularité intéressante au point de vue juridique.

VIII. — Police douanière.

Nous avons vu que la législation sur cette matière s'écarte sur bien des points du droit pénal ordinaire. Ici l'élévation des peines pécuniaires n'ajoute rien au caractère pénal et à la classification du fait. La peine ne constitue qu'une contravention toutes les fois qu'elle n'atteint pas la personne elle-même.

Les contraventions douanières consistent en prohibition soit à l'entrée, soit à la sortie. Ces défenses varient suivant les temps, les besoins commerciaux et industriels, et les relations entre les peuples.

La tentative d'infraction aux règlements douaniers est-elle punie comme l'infraction accomplie? Dans le droit commun, la tentative de crime est punie comme le crime lui-même; la tentative de délit correctionnel n'est punie qu'exceptionnellement dans les cas déterminés par une disposition spéciale de la loi; la tentative de simple contravention n'est pas punie. Il faut donc décider que, dans notre matière, la tentative de fraude ne devra être punie que s'il se rencontre un texte formel. Or, ce texte existe, c'est l'article 35 de la loi

du 21 avril 1818 ainsi conçu : « Les juges de paix continueront à connaître des fraudes tentées dans les ports de commerce par des navires dont le manifeste a été fourni suivant la loi, ainsi que celles découvertes par suite des visites des douanes (1). » Ici, comme dans le Code pénal, la tentative consiste dans un commencement d'exécution arrêté par un événement fortuit et indépendant de la volonté de l'agent.

La tentative d'introduction de marchandises prohibées est frappée moins rigoureusement lorsqu'elle est effectuée par les ports de commerce que par toute autre frontière maritime. Le premier cas n'est qu'une contravention ordinaire justiciable des juges de paix ; le second est de la compétence des tribunaux correctionnels. La raison de cette différence est que, dans le premier cas, le contrevenant a simplement voulu échapper au droit et non opérer la contrebande, puisqu'il fait passer la marchandise par l'endroit légal où elle doit être visitée. Il n'y a donc pas de sa part un système organisé de fraude, mais une simple négligence accidentelle.

La loi du 21 avril 1818 a, la première, distingué nettement entre les contraventions commises dans les ports et les contraventions commises hors de cette enceinte. Elle punit les versements de marchandises prohibées opérés sur les côtes ou dans les cales, anses, et généralement tous endroits autres que ceux destinés au commerce, de la saisie, de la confiscation, d'une amende de 500

(1) Voir aussi art. 10 tit. 2 de la loi 4 germinal an II et art. 41 tit. 5 de la loi du 28 avril 1816.

francs et même de l'emprisonnement. Les mêmes fraudes tentées dans les ports ne sont jamais passibles de l'emprisonnement. Nous venons d'indiquer la cause de cette différence.

La juridiction correctionnelle est établie en matière de délits douaniers par les lois de 1816 et 1818. Nous avons dit, au début, que, pour qu'il y ait ici délit correctionnel, la peine doit atteindre la personne. En dehors de ce cas la juridiction ordinaire étant celle du juge de paix, la police correctionnelle ne peut connaitre de l'infraction que par une disposition spéciale de la loi.

Les contraventions douanières atteignent la gravité d'un crime lorsqu'elles sont commises par plusieurs avec voies de fait ou violence. Il s'agit alors de contrebande. Ce point a été régi par la loi du 13 floréal an XI, qui édictait en pareil cas la peine de mort et chargeait les cours prévotales de la répression. Celles-ci furent supprimées une première fois en 1814, rétablies en 1815, puis supprimées de nouveau et définitivement par la loi de 1818. Depuis cette époque, il n'y a plus en matière de douane et de contrebande que les crimes ordinaires dont la pénalité est déterminée par le Code pénal. Si les faits n'ont pas le caractère de crimes prévus par ce Code, ce sont de simples contraventions ressortissant à la justice de paix ou à la police correctionnelle. (Art. 209 et suiv. du Code pénal.)

IX. — Police des ports.

La loi fondamentale sur cette matière est l'ordonnance sur la marine de 1681 (liv. IV, tit. I[er]);

il faut y ajouter le décret du 7 août 1791 sur la police de la navigation et des ports de commerce.

L'ordonnance de 1681 est-elle encore aujourd'hui entièrement exécutoire ? Il faut distinguer : en ce qui concerne les points pour le règlement desquels une loi est aujourd'hui nécessaire, l'ordonnance n'a pas cessé d'être en vigueur puisqu'aucune loi nouvelle n'est venue, relativement à la police des ports, contredire ces dispositions. Au contraire, plusieurs points, qui peuvent faire l'objet d'un simple décret, ont été modifiés par des décrets rendus dans le cours de ce siècle, notamment par le décret du 15 juillet 1854 portant organisation des officiers et des maîtres des ports.

Autre point : l'ordonnance de 1681 dans son article 33 (liv. 4, tit. 1er) déclare ne pas faire préjudice aux règlements particuliers faits par la police d'aucuns ports qui se trouveront dûment autorisés, ni aux jurats, échevins et autres juges qui en auront la connaissance. Nous devons donc décider qu'à défaut de règlements nouveaux, certains ports peuvent être encore aujourd'hui régis par des dispositions antérieures à 1681. Ainsi la police du port de la Rochelle est encore soumise à un règlement en date du 30 juin 1676.

Mais que faut-il décider des règlements postérieurs à 1789, et qui ont été rendus conformément à la loi du 24 août 1790 sur l'organisation judiciaire ? Si nous supposons qu'ils statuent sur le même objet qu'un ancien arrêt de règlement, celui-ci doit-il être considéré comme abrogé ? La Cour de cassation a décidé, à plusieurs reprises, qu'il doit être maintenu comme règlement de police, mais qu'il se trouve virtuellement abrogé

quant à la pénalité, puisque celle-ci est maintenant organisée par le Code pénal. Seules les peines de simple police déterminées dans leur nature et leur quantum par l'article 464 et suivants de ce Code peuvent être regardées comme applicables (1).

La police des ports de commerce appartient aux officiers de port. Cette institution fonctionnait en 1681. Les officiers de port s'appelaient alors maîtres de quais. Leurs attributions étaient réglées par l'ordonnance sur la marine (liv. IV, tit. 2). La loi du 9 août 1791 les a remplacés par les officiers de ports, tels qu'ils existent aujourd'hui. La règlementation qui concerne ces derniers est, comme nous l'avons vu plus haut, déterminée par le décret de 1854. Ils sont soumis à l'autorité du ministre de la marine sous les ordres immédiats des préfets maritimes, des chefs de service de la marine, des commissaires de l'inscription maritime et des directeurs des mouvements du port, pour certains objets et notamment la police de la pêche et de la navigation maritimes. Pour la police des quais, la construction, la conservation et la manœuvre des ouvrages dépendant du port, etc., ils sont soumis à l'autorité du ministre du commerce et des travaux publics, sous les ordres immédiats des ingénieurs des ponts et chaussées du port. Pour la salubrité et la petite voirie, ils se conforment aux ordres des maires.

Leurs fonctions de police sont multiples; ainsi ils règlent l'ordre d'entrée et de sortie des navires,

(1) Arrêts du 11 juin 1818, 2 juin 1825, 12 novembre 1830, 28 avril 1831 — voir Duchesnes, Manuel du capitaine au long cours (1878.)

surveillent le lestage et le délestage, font éteindre les feux, veillent aux embarquements et débarquements, donnent les ordres en cas de naufrage, dans le port ou à son entrée (déc. 15 juil. 1854). Remarquons que leurs attributions de police ne dépassent par les limites du port. Dans les rades, ils n'ont qu'une simple mission de surveillance et ne pourraient y dresser un procès-verbal de contravention. Ce droit appartient exclusivement à l'autorité maritime.

Les officiers de port n'ont pas le droit de faire des règlements. A leur égard, le pouvoir appartient au maire et au préfet. Aux maires, d'après la loi du 14 décembre 1789 (art. 30) qui charge ce fonctionnaire de la sûreté, de la propreté, de la tranquillité et de la salubrité des lieux, rues et édifices publics. La loi du 16 août 1790 a complété la précédente en confiant à l'autorité municipale le soin de régler ce qui concerne la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques. Elle charge ainsi implicitement les maires de la police des ports de commerce. Les officiers de port veillent à l'exécution de ces règlements; ils peuvent, en outre, pourvoir aux mesures nécessitées par le soin de la sûreté et de la propreté du port quand les arrêtés municipaux ne renferment pas, sur ces points, de dispositions particulières.

Ce qui touche à la conservation du port, à l'entrée, à la sortie, au stationnement des navires, dépend de la grande voirie. Par suite, dans ces différents cas, les mesures à prendre doivent émaner du préfet.

En fait la distinction qui précède ne paraît pas

reconnue d'une façon bien précise et bien rigoureuse par la jurisprudence, car la ligne de démarcation entre les pouvoirs de ces deux autorités est assez incertaine.

Disons maintenant quelques mots des contraventions. Nous n'avons pas l'intention de les passer toutes en revue; nous indiquerons seulement les plus importantes avec les particularités relatives aux peines. La plupart de ces contraventions se trouvent relatées dans l'ordonnance de 1681. Le capitaine arrivant dans une rade sans y mouiller doit se placer suffisamment à distance des autres navires pour que les ancres et câbles ne puissent se mêler et porter dommage (tit. VIII, art. 3 de l'ordonnance). Celui qui est forcé par l'état de la mer de couper ses câbles et de laisser ses ancres dans la rade, doit, si faire se peut, marquer les ancres d'une bouée. Les ancres sans bouées doivent être levées par les pilotes. Quand les navires sont arrivés dans les bassins et havres, ils ne doivent jamais être abandonnés de tout leur équipage. « Il y aura toujours des matelots à bord pour faciliter le passage des vaisseaux entrant et sortant, larguer les amarres et faire toutes les manœuvres nécessaires (ordonnance liv. IV, tit. 1er, art. 2). En cas d'infraction à cette règle, les capitaines, maîtres et patrons sont frappés d'une amende de 50 francs. — L'usage des feux pendant la nuit doit être réglementé à raison des dangers d'incendie ; aussi est-il interdit d'en allumer sans la permission et la présence de l'officier de port (art. 14). Quand un bâtiment n'est pas amarré au quai et se trouve au port sur ses ancres, le câble qui retient l'ancre doit être frappé d'une bouée pour éviter les accidents.

Plusieurs dispositions de l'ordonnance de 1681 autorisent les juges à infliger des amendes arbitraires. « Ne pourront les mariniers amarrer leurs vaisseaux qu'aux anneaux et pieux destinés à cet effet, à peine d'amendes arbitraires » (liv. IV, tit. 1er, art. 4). De même les articles 2, 3 et 5 du titre des Rades infligent des amendes arbitraires pour les contraventions sur cette matière. L'amende est arbitraire quand son chiffre et son quantum sont indéterminés par la loi et laissés à l'appréciation des juges. Or, dans notre système pénal actuel, la peine n'est plus jamais arbitraire, elle est légale, fixée à l'avance et avec précision, sauf à indiquer un maximum et un minimum, dans sa nature, sa durée et sa quotité. Le système des peines arbitraires est donc inconciliable avec notre droit pénal moderne. Faut-il en conclure que les contraventions frappées par l'ordonnance de peines laissées à l'appréciation des juges ne sont plus maintenant punissables, puisque d'après notre Code pénal il n'y a pas de délit sans une peine déterminée? Il en a été longtemps ainsi et les contrevenants étaient assurés de l'impunité. Mais une loi du 23 mars 1842 relative à la police de la grande voirie est venue mettre un terme à ce fâcheux état de choses, en décidant que les amendes dont le taux, d'après les règlements de grande voirie antérieurs à la loi du 19 juillet 1791, était laissé à l'arbitraire du juge, pourront varier entre un minimum de 16 francs et un maximum de 300 francs.

Nous avons vu que l'officier du port avait la police des ports et la surveillance des rades. Toute contravention aux règlements est constatée par un

procès-verbal de cet officier, s'il s'agit d'une infraction commise dans un port; quant aux contraventions commises dans une rade, elles sont constatées par les autorités maritimes.

Quelle est la foi due aux procès-verbaux de l'officier du port? Aucun texte ne répond à cette question. Faut-il les considérer au point de vue de la force probante co me de simples renseignements, comme faisant foi jusqu'à preuve contraire ou jusqu'à inscription de faux, comme ceux concernant les agents des douanes? En matière de crimes et délits du droit commun, c'est-à-dire d'infractions prévues par le Code pénal, les procès-verbaux quels que soient les agents qui les ont dressés sont de simples documents de la cause, susceptibles d'être débattus au même titre que les témoignages oraux.

En ce qui concerne les délits spéciaux, la règle n'est plus la même, la foi due aux procès-verbaux est plus grande. La constatation des contraventions et délits dans les matières spéciales, notamment pour la police des ports, ne peut guère résulter que d'un procès-verbal qui saisit les infractions au moment où elles se produisent. Celles-ci ont un caractère fugitif. La preuve doit pouvoir en être faite rapidement, et l'acte constatant le fait doit avoir par lui-même une certaine force probante. Telle est la raison pour laquelle l'article 154 du Code d'instruction criminelle déclare qu'en dehors des cas où le procès-verbal fait foi en vertu d'un texte de loi jusqu'à inscription de faux, il peut être débattu par des preuves contraires, écrites ou testimoniales, si le tribunal juge à propos de les admettre. Il en résulte que les procès-verbaux des officiers de port ne valent

pas seulement comme simples renseignements, mais font foi de la contravention constatée jusqu'à la preuve contraire, l'admissibilité de celle-ci étant laissée à l'appréciation des juges.

Nous avons parlé plus haut des difficultés auxquelles donne lieu la double compétence des conseils de préfecture et des tribunaux de police correctionnelle relativement au jugement des infractions à la police des ports. Quels sont les faits justiciables de chacun de ces tribunaux? Nous avons dit qu'il fallait distinguer suivant que la contravention causait ou non une dégradation aux travaux du port ou de la mer, ou constituait un empiètement sur le domaine public maritime. Les conseils de préfecture auraient à connaître uniquement de ces différents cas; les autres rentreraient dans la juridiction des tribunaux correctionnels.

Mais une autre difficulté se présente: parmi les infractions à la police des ports, rentrant dans la compétence des conseils de préfecture, quelques-unes sont punies non seulement de l'amende mais encore de la prison, ces deux peines devant être appliquées simultanément. Or les conseils de préfecture ne peuvent jamais prononcer la peine de l'emprisonnement; il y a là une espèce de contradiction (1). Faut-il décider qu'en pareil cas la peine de l'emprisonnement ne devra pas être appliquée, ou bien que les contrevenants seront justiciables des deux juridictions, du conseil de préfecture pour l'amende, du tribunal correctionnel pour la

(1) Périer: des Conseils de préfecture.

prison? Cette solution assure la répression; mais, si on l'admet, on donne au tribunal correctionnel qualité pour connaître de certains faits à l'égard desquels il n'a reçu aucune compétence. La première opinion, celle qui admet que seule l'amende devra être prononcée, nous semble la plus juridique.

C'est la loi du 29 floréal an X qui a donné aux conseils de préfecture une juridiction pénale en matière de grande voirie; les dispositions de cette loi ont été étendues aux ports maritimes par décret du 10 avril 1812; mais ce décret ne parle pas des rades. On est généralement d'avis qu'il convient d'appliquer aux contraventions à la police des rades les distinctions faites en ce qui concerne la police des ports, avec cette réserve toutefois que les capitaines, maîtres ou patrons qui ont commis dans les rades une infraction non justiciable des conseils de préfecture sont poursuivis devant les tribunaux maritimes commerciaux et non pas devant les tribunaux correctionnels (art. 84, décret du 24 mars 1852).

La loi du 23 mars 1842 dont nous avons déjà parlé, celle qui a substitué aux amendes arbitraires un minimum de 16 francs et un maximum de 300 francs, a permis aux conseils de préfecture de modérer les amendes fixes jusqu'au vingtième avec un minimum de 16 francs. Ce minimum a été établi afin de laisser à l'amende son caractère d'amende de police correctionnelle. C'est donc avec raison que le Conseil d'État a vu un excès de pouvoir dans la décision d'un conseil de préfecture qui avait prononcé une amende de 10 francs contre un capitaine prévenu d'avoir jeté du lest dans un

port, fait puni de 500 francs d'amende par l'ordonnance de 1681 (liv. IV, tit. IV, art. 6) (1).

Il est à remarquer que même depuis la loi de 1842, le Conseil d'État pouvait encore, en appel, réduire le chiffre de l'amende prononcée par les conseils de préfecture et même l'abaisser jusqu'au taux des amendes de simple police, car, le Chef de l'État, en approuvant la décision du Conseil d'État, était censé faire grâce. Mais depuis la nouvelle loi sur le Conseil d'État du 24 mars 1872, cette juridiction a reçu, en matière contentieuse, un pouvoir de décision propre. Le Conseil d'État ne pourrait donc plus abaisser l'amende au-dessous du vingtième ou du minimum de 16 francs. Le Chef de l'État pourrait seul, en exerçant son droit de faire grâce, modérer la peine prononcée par le Conseil d'État.

---

(1) Conseil d'État, 13 avril 1853. aff. Bénassit.

POSITIONS

POSITIONS PRISES DANS LA THÈSE

DROIT ROMAIN

I. - La pérennité ou la non pérennité des cours d'eau n'influait pas d'une manière décisive sur leur caractère public ou privé.

II. — Il n'est pas nécessaire que l'alluvion, pour être attribuée aux riverains, ait été formée lentement ; mais il suffit que nul ne puisse prétendre de droits sur la terre d'alluvion et qu'elle soit dans la situation juridique des *res nullius*.

III. — Les règles de l'alluvion ne s'appliquent pas quand il s'agit de cours d'eau privés.

IV. — La loi 13 § 7, Dig. XLVII-10 n'est pas suffisante pour faire considérer le droit de pêche, à Rome, comme un attribut utile du fonds riverain.

POSITIONS PRISES EN DEHORS DE LA THÈSE

DROIT ROMAIN

I. — Le copropriétaire ne peut exiger le remboursement des dépenses simplement utiles qu'il a faites sur un bien indivis, sachant d'ailleurs qu'il n'était pas propriétaire unique.

II. — L'action négatoire est refusée à un copropriétaire à l'égard de ses copropriétaires.

III. — La loi 75, Dig. XXIII-3 ne contredit pas le principe fondamental en droit romain que pendant le mariage le mari est propriétaire de la dot.

IV. — Dans la vente pure et simple, la règle que les risques sont pour le vendeur, tirée par quelques auteurs de la loi 33, Dig. *Locati conducti* ne peut prévaloir contre la règle contraire du § 3 des Institutes.

V. — L'hypothèque constituée par un copropriétaire sur sa moitié indivise du bien commun gréve, après le partage, la moitié indivise de la part échue au constituant et la moitié indivise de la part échue à son copropriétaire.

POSITIONS PRISES DANS LA THÈSE

DROIT FRANÇAIS

I. — Il est à désirer qu'une entente internationale intervienne en matière d'abordage créant des règles uniformes et posant le principe d'une sanction pénale.

II. — Au cas de délit maritime, le condamné a le droit d'intervenir pour soutenir le pourvoi en cassation, formé par le ministre, conformément à l'art. 45 du décret, loi de 1852.

III. — La juridiction locale n'est pas compétente de façon exclusive pour connaître de tous crimes et délits commis à bord de nos navires, dans un port étranger.

IV. — La présence à bord d'un pilote dégage la responsabilité pénale du capitaine pour tout ce qui a trait à la direction du navire.

POSITIONS PRISES EN DEHORS DE LA THÈSE

DROIT CIVIL

I. — Une femme d'absent qui s'est obligée sans autorisation de justice peut obtenir la nullité de son engagement, sans avoir à prouver que son mari existait au jour du contrat.

II. — Le droit de propriété littéraire tombe en communauté.

III. — Les parents d'un enfant naturel ne peuvent le réduire à la moitié de sa part héréditaire, conformément à l'article 761, que s'il y consent.

IV. — Les jugements rendus par des tribunaux étrangers ne confèrent hypothèque qu'après revision et examen au fond.

DROIT PÉNAL

I. — Le délit de violation du secret professionnel ne suppose pas l'intention de nuire.

DROIT COMMERCIAL

I. — L'achat d'immeubles pour les revendre constitue un acte de commerce.

II. — L'usufruitier d'une valeur à prime ou à lot n'a droit qu'à l'usufruit de la prime ou du lot.

DROIT INTERNATIONAL

I. — Le principe de la liberté des mers ne s'applique pas aux détroits artificiels.

Vu par le Doyen :
COLMET DE SANTERRE.

Vu : Le Président,
L. RENAULT.

Vu et permis d'imprimer :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

TABLE DES MATIÈRES

DROIT ROMAIN

CHANGEMENTS QU'APPORTE A LA PROPRIÉTÉ RIVERAINE

LE

VOISINAGE D'UN COURS D'EAU

DROIT FRANÇAIS

CRIMES ET DÉLITS COMMIS EN MER
A BORD DES NAVIRES DE COMMERCE FRANÇAIS
EN TEMPS DE PAIX

Nancy, imprimerie A. NICOLLE, 25, rue de la Pépinière